

# RSMAGASINET

WWW.REDNINGSSELSKAPET.NO

RS(+)

S/08 TRYGG HOS PER S/14 MISTET ONKEL OG FAR PÅ HAVET  
S/22 IMRF INTERNATIONAL LIFEBOAT CREW EXCHANGE  
PROGRAMME S/30 LUGARLITTERATUR PÅ REDNINGSSKØYTENE  
S/32 NÅR DIKTERNE KASTER LOSS S/50 REDDET 22 LIV SÅ LANGT  
I ÅR S/58 DRØMMEJOBBER S/66 LIVREDDER PÅ SJØ OG UTLAND  
S/72 GLEDEN VED Å GLEDE ANDRE S/80 VERDENS VAKRESTE OG  
TØFFESTE ARBEIDSPASS S/96 NY REDNINGSSKØYTE I VESTFOLD

/04

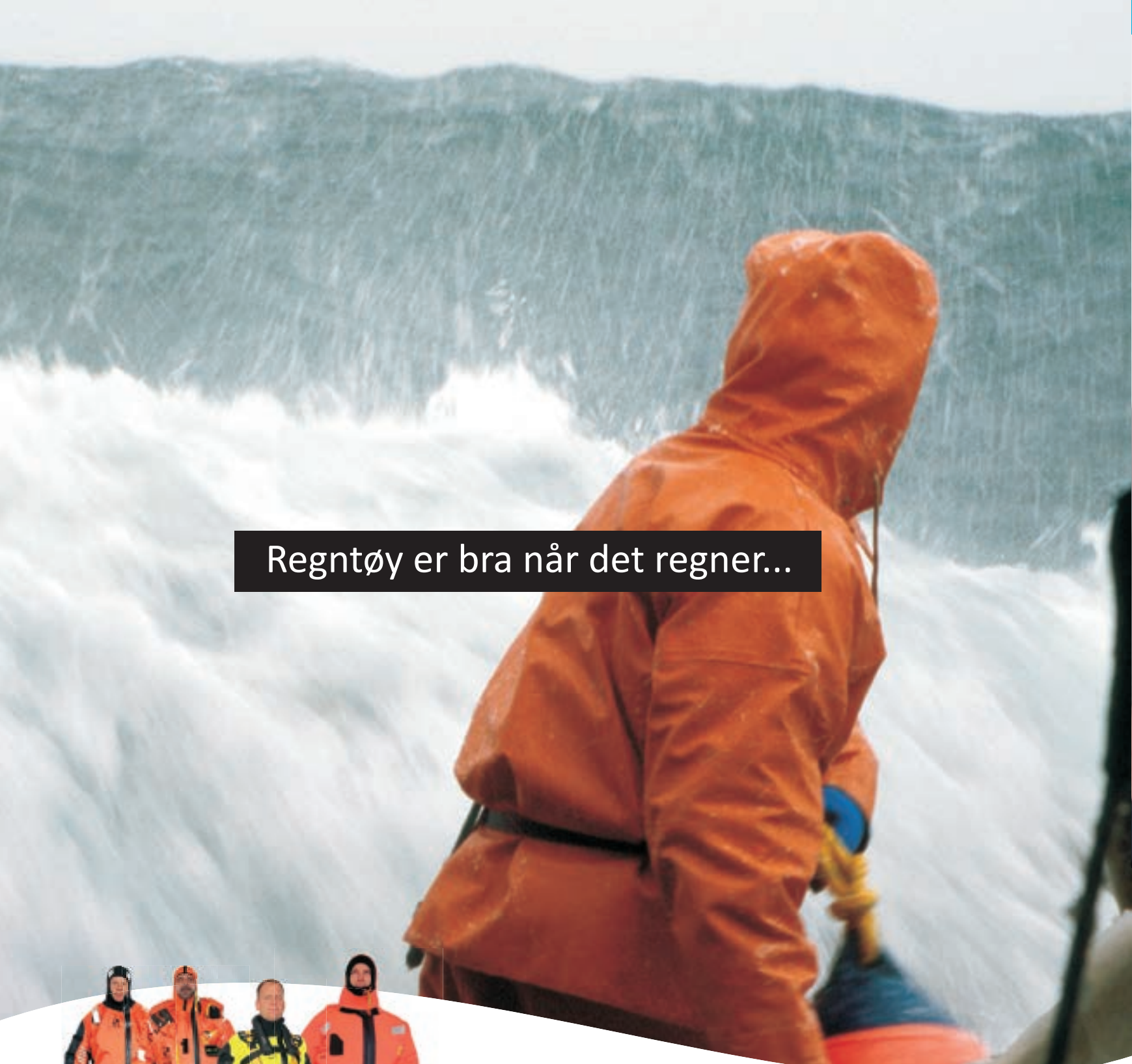
2014



KR 69

DE GÅR UT  
NÅR ANDRE  
GÅR INN





Regntøy er bra når det regner...



*Din beste livsforsikring til sjøs er en redningsdrakt-som er i orden og passer.*

**Kom trygt hjem!**



Hansen Protection.no - tlf. 69 00 13 00

*Uansett hva du gjør på havet, vi har drakten!*

# Når oppdaterte du sjøkartet ditt sist?



Kartverket

**Sjøkart er ferskvare. I 2013 ble 1533 nye grunner og 95 nye lykter meldt i vår publikasjon *Etterretninger for sjøfarende*. Vet du hvor de er?**

Uansett hvilke navigasjonsprodukter du bruker i båten din – forsikre deg om at disse oppdateres regelmessig. Det handler om sikkerheten for deg og dem rundt deg. Vi vil gjøre det enklere for deg, se [kartverket.no/efs](http://kartverket.no/efs). Husk å oppdatere kartplotteren din med siste oppdateringer fra Kartverket.

*Det handler om sikkerhet for alle som ferdes på sjøen.*

**Telefon 08700 – [kartverket.no](http://kartverket.no)**



# KAJAKK-OUTLET, direkte fra egen fabrikk!

## 33 ulike modeller fra Nord-Europas største kajakkprodusent!



VÅR BESTSELGER

**NÅ 5.950,-**  
Før 11.900,-

### Expedition HV/LV

Testvinner i bladet Padling store test av havkajakker og 71° nord kajakk Norges mest solgte kajakk 7 år på rad. Den leveres med originalt Power Pedals PRO XI9. Dette er en unik kajakk som du vil ha glede av i mange år!

# ÅRETS JULEPRESANG VINTERSALG 50%

### Fisherman

Fisherman 12 fikk i 2012 AWARD som årets fiskekajakk. Fisherman 12 er med sitt unike katamaranskrog en meget stødig og effektiv kajakk for fiske, jakt, dykking, fuglekikking og fotografering. Lages i det meget slitesterke materialet HDPE polyethylene.

**NÅ 4.884,-**  
Før 9.768,-

### Discovery

Discovery er kajakken for de som ønsker en stabil hav/rekreasjons kajakk! **Discovery har en unik stabilitet i forhold hvor rask/lettpadlet den er.** Den leveres med originalt Power Pedals PRO XI9. Produsert i en høyteknologisk 3 lags sandwich-konstruksjon med materialet HDPD polyethylen. Denne typen plast gir en unik kombinasjon mellom vekt, stivhet og slitestyrke.

**NÅ 4.355,-**  
Før 8.710,-

**BEST I TEST**

**Nettbutikk [www.kajakk.net](http://www.kajakk.net)**

Vi sender til hele landet, lave fraktkostnader

Tlf: 93 40 67 27 E-post: [info@seabirddesigns.no](mailto:info@seabirddesigns.no)

Butikk VESTBY  
Vestbyveien 155  
(Vis a vis  
Norwegian Outlet)

Åpningstider:  
Man-fre 10-20  
Lør 10-17

Butikk TRONDHEIM  
Bromstadvn. 59  
(mellom Tine og  
Skeidar på Tunga)

Åpningstider:  
Man-fre 10-18 (19)  
Lør 10-16

**SeaBird** Designs  
of Norway

Lave priser  
Stort utvalg  
Maritim kvalitet

**Kampanjebilag desember**



Last ned!

**Gaver til min elskede**



Støvsuger 12V Wet & Dry



Garmin EchoMap 50s Kartplotter/Ekkolodd



Undervannskamera/Monitor



Standard Horizon  
håndholdt VHF HX851E



70C Oppblåsbar vest Rød



Redknows Mini Finder



Bergkilesett i koffert Syrefast



Kjølebag m/Picnic sett



Kikkert Steiner Navigator Pro 7x50

**MARITIM**  
B Å T U T S T Y R

FREDRIKSTAD Rolvsøy | OSLO Slependen | ARENDAL Stoa | KRISTIANSAND Sørlandssenteret  
STAVANGER Lervig brygge | BERGEN Damsgård | BERGEN Søreidgrend

Netthandel: [www.maritim.no](http://www.maritim.no) | Tlf. 37000370 | [salg@maritim.no](mailto:salg@maritim.no) | Samme pris på nett og i butikk  
Velkommen til Norges største båtutstyrbutikk

Kampanjepriser gjelder ut desember 2014.



**UTGIVER:**  
Redningsselskapet  
NO 954 360 709 MVA

**ANSVARLIG REDAKTØR:**  
Frode Pedersen  
E: frodep@rs.no  
T: 907 22 391

**REDAKSJONSSJEF:**  
Tanja Krangnes  
E: tanjak@rs.no  
T: 907 37 421

**REDAKSJONEN:**  
Janna Myerschough Aarvik  
E: janna@rs.no  
T: 476 10 602  
Leif Magnar Øveraas  
E: leif@rs.no  
T: 920 57 744  
Lars Kristian Larsen, journalist  
E: lars.kristian.larsen@rs.no  
T: 905 78 279  
Sofi Lundin, journalist  
E: lundin.sofi@gmail.com  
T: 967 06 500

**ART DIRECTOR:**  
André Van Ingelgem,  
Leonberg Reklamebyrå

**TRYKK/FERDIGGJØRING:**  
Vestjysk Rotation AS  
ISSN 1894-1982

**UTSENDELSE:**  
Bladet sendes Redningsselskapets  
medlemmer, kunder i Redningsselskapets  
småbåtregister og faste støttespillere.  
Opplag: 180 000  
Pris løssalg: 69 kr

**FORSIDEBILDE:**  
Per Børstad har tatt bildet av RS «Det Norske Veritas»

**ANNONSER:**  
Salgs Forum AS  
Augelandsmyrå 2, 4016 Stavanger  
T: 51 31 57 00 / F: 51 31 57 01  
E: post@salgs-forum.no

**MEDIEPLAN 2015:**

Utgave	Materiellfrist	Utgivelsesdato
RS Magasinet 1/15	02.02.	02.03.
RS Magasinet 2/15	15.05.	15.06.
RS Magasinet 3/15	21.08.	21.09.
RS Magasinet 4/15	30.10	30.11

**KONTAKTINFORMASJON:**  
Redningsselskapet  
Drammensveien 288  
Postboks 103, 1325 Lysaker  
E-post: post@rs.no  
Sentralbord: 06757

WWW.RS.NO

Innhold

**S/08**TRYGG HOS PER **S/14**MISTET ONKEL OG FAR PÅ HAVET **S/22**IMRF INTERNATIONAL LIFEBOAT CREW EXCHANGE PROGRAMME **S/30**LUGARLITTERATUR PÅ REDNINGSSKØYTENE **S/32**NÅ DIKTERNE KASTER LOSS **S/50**REDDET 22 LIV SÅ LANGT I ÅR **S/58**DRØMMEJOBEN **S/66**LIVREDDER PÅ SJØ OG UTLAND **S/72**GLEDEN VED Å GLEDE ANDRE **S/80**VERDENS VAKRESTE OG TØFFESTE ARBEIDSPASS **S/96**NY REDNINGSSKØYTE GJØR VESTFOLD-KYSTEN TRYGGERE



Faste spalter

**S/07**LEDER **S/36**KYSTEN RUNDT **S/46**GENERALSEKRETÆR RIKKE LIND **S/86**KJETIL ØSTLI – Å SKAPE FRILUFTSFOLK **S/88**NYTTIGE DINGSER **S/95**PÅ BRYGGEKANTEN **S/100**PRAKTISK **S/102**GJESTEKOMMENTAR **S104**BÅTNYTT

Våre samarbeidspartnere



Faddere for redningsskøyter



**FRODE PEDERSEN**  
ANSVARLIG REDAKTØR  
frodep@rs.no

100 KLOKE SIDER OM SAMFUNNSANSVAR

Jeg lar tittelen bety flere ting. Den kunne godt illustrert innholdet i dette magasinet, men den har en viktig dimensjon til. Det kommer jeg tilbake til.

La oss først si litt om innholdet. Det å redde liv og berge verdier langs vår langstrakte kyst er prioritert nummer én for Redningsselskapet. Alle ønsker å ha en mening om hvordan vi gjør det, eller om vi kunne gjort ting annerledes eller bedre. Det er heller ikke hver gang vi lykkes i å redde liv eller finne de vi søker etter. Hovedoppgaven er uansett udiskutabel. Redningsselskapet skal være der ute så lenge det er «håp i hængan snøre».

Vi går inn i en vakker mørketid, som krones med lysfesten til jul – tiden da alle samles og er hyggelige mot hverandre. Men det er også en tid hvor minner bringes til overflaten, og personer vi ikke tenker på daglig, plutselig er med oss igjen. Vi lar saken om Lena Bye Rødseth fra Myre i Vesterålen stå som et symbol på at minner er viktige og at sjøen er en vanskelig og farlig arbeidsplass.

Havet er samtidig stedet for drømmer, mens det for andre er matauk og viktig næring – uansett årstid, uansett høytid. Derfor er det også viktig at kysten har beredskap; særlig nå, kanskje, for dem

som lurar på om de kan komme seg sikkert hjem med juletorsken fra storhavet. Jo da, det sitter skøytemannskaper og lager seg julemiddager langs hele kysten. Stikk gjerne innom og si god jul – det fortjener de jammen.

Alle som står i en posisjon hvor de tar valg på vegne av andre, gjør det de kan for at disse valgene skal være kloke og veloverveide. Politikerne i regjeringen og på Stortinget skal i løpet av de neste månedene ta stilling til flere spørsmål som handler om sikkerhet på sjøen. Et vedtak om vest ble kanskje klokkelig utsatt, fordi mottakerne og brukerne ikke helt er enige om hvordan et slikt viktig påbud skal integreres og eventuelt sanksjoneres på en best mulig måte. Jeg tror vi skal bruke erfaringene fra fjorårets opphetede vest-debatt til å tenke større om sikkerheten på sjøen. Både båtfolket, organisasjonene som representerer dem og Olav Akselsen, som leder Sjøfartsdirektoratet, er kloke mennesker.

Da man leverte den berømte og mye omtalte «Rapport om sikkerhet ved bruk av fritidsbåt», hadde ovenfor nevnte grupper laget et gedigent og klokt dokument. Konklusjonen består av syv punkter, gradert ut fra viktighet og raskest effekt på sikkerheten. Når regjeringen nå skal

legge frem et forslag til økt sikkerhet på sjøen innen jul, er det viktig at de samtidig åpner for en bred dialog med brukerne av sjøen. Kanskje kan det bety at man lager en ganske åpen tilrådning om hva nye påbud skal innebære, kanskje betyr det at man ikke bare tenker vest, men også åpner for at Stortinget nå får muligheten til å ta stilling til flere av de rådene som blir gitt i rapporten, og som nå ligger ubehandlet på tredje året.

Vi som jobber tett opp mot brukerne av sjøen har vært samlet til uformelle møter denne høsten sammen med dem som representerer båtfolket. Det som etter hvert meisles ut av dette samarbeidet, mener jeg kan danne grunnlaget for gode tilrådninger rettet mot stortingspolitikere våre. Flere av oss fulgte debatten på Stortinget i fjor om innføring av et vestpåbud, og undertegnede måtte ofte se ned i gulvet på balkongen i stortingssalen, fordi det fra talerstolen ble presentert sannheter med modifikasjoner og konklusjoner som ikke nødvendigvis var kvalitetssikret.

Stortingspolitikerne kunne jo ta en ekstra titt i de 100 sidene som dannet rapporten vi til kjedsommelighet må minne om.

God lesing!



# TRYGG HOS PER

SKIPPER PER ER DEN STORE HELTEN, OG REDNINGSSELSKAPET ER DEN ALTOPPSLUKENDE INTERESSEN HOS SEKS ÅR GAMLE GEORG.

TEKST OG FOTO: Lars Kristian Larsen

Gode kamerater. Georg og Per treffes ofte om bord i RS «Halfdan Grieg». Besøkene er som julaften for seks-åringen. Denne dagen var NRK Norge Rundt med på turen.

**P**å Måløy i Sogn og Fjordane bor Georg Larsen, en førsteklassing som sliter med sosial tilpasning og kommunikasjon. Han tar det imidlertid igjen med sin uvanlige evne til å fordype seg i spesielle emner og områder. Redningsselskapet er hans store interesse.

På vei om bord i redningsskøyta «Halfdan Grieg» har ikke Georg tid til å hilse på skipsfører Per Bergmann, og heller ikke på resten av mannskapet. Han går rett forbi velkomstkomiteen og hopper opp i styrmannstolen. Det første som skal utforskes er det termiske kameraet, som styres ved hjelp av en liten joystick. Og dette kan Georg. Han har vært om bord før. Mange ganger. Han er bestekompis med Per, og får stort sett trykke på de knappene han vil.

## BØLGEJAKT

- Skal vi kjøre til Klovningen og se etter bølger, spør Per.

- Javisst, utbryter Georg spontant - det vil jeg.

- Okay, da kjører vi, sier skipperen entusiastisk.

- Ska'kje ei få styre snart? spør Georg, omtrent samtidig som styrmann John Einar Engen slenger siste trosse i land. Den kraftige redningsskøyta siger utover.

– Joda, vi må bare komme under broa først, ler skipper Per.

Men nå er Georg i RS-modus, og det innebærer å stille mange spørsmål. I dette miljøet tilegner Georg seg kunnskap i en fei. Venstre og høyre er på et blunk byttet ut med nyervervet kunnskap; styrbord og babord, heter det hos Per. ►►

GEORG I RS-MODUS. DET INNEBÆRER Å STILLE MANGE SPØRSMÅL.



– DET ER FØRSTE GANG HAN HAR STARTET MOTOREN DIREKTE FRA MASKINROMMET. FRA STYRHUSET HAR HAN GJORT DET NOEN GANGER. HAN ER LITT VAR FOR STØYEN, MEN NÅ MESTRER HAN DETTE OGSÅ, SIER MASKINSJEF LEIF PETER BRATLI.



**Tøft.** Georg synes det er spennende å gå ned i maskinrommet sammen med maskinsjef Leif Peter Bratli. To kraftige V12-ere fra MTU er tøffe saker.



**Se, der er Klovningen.** Om bord i redningsskøyta er Georg i sitt ess. Å få styre båten er høydepunktet.

**ALTOPPSLUKENDE INTERESSE**

– Interessen begynte da Georg var mellom to og tre år. Han møtte Elias, men det ble fort for kjedelig. Så googlet vi Rednings-selskapet og kom inn på en YouTube-film om redningsskøytene. Den har blitt spilt natt og dag i to og et halvt år. Så ille ble det, at jeg var på nippet til å ringe Redningsselskapet for å få dem til å legge ut en ny film for å få litt variasjon, sier Georgs mor, Ragne Beate Larsen.

Hun vil være åpen om Georgs autisme for å vise at det ikke bare er negativitet knyttet til dette. Georg er en glad gutt, som bruker mye av energien på å tenke på redningsskøytene - fra han står opp i 4-5 tiden, til han legger seg på kvelden.

– Autisme er ikke Rainman og Forrest Gump. Men det er en voldsom interesse for én ting, som overskygger alt annet, såkalte særinteresser. Den evnen han har til å tilegne seg informasjon er unik, men det som er enkle ting for mange andre, kan fort bli vanskelig for Georg.

**MORO Å HA HAM MED**

Men nå er han på redningsskøyta. Her er han sjef – sammen med Per.

– Nå skal jeg kjøre til babord, sier Georg, før han drar spaken så langt til venstre som mulig er. Den kraftige skøyta

legger seg villig mot babord i et par sekunder, før det er styrbord som gjelder. Prosedyren gjentas.

– Nå ble det skikkelig slalom, sier skipper Per Bergmann, etterfulgt av en liten trøndersk latterkule.

– Sikksakk, sier Georg.

– Hvem skal hjelpe oss om vi kjører på grunn, da? spør skøyteskipperen den unge matrosen.

– «Simrad Buholmen», så klart, svarer Georg, vel vitende om at den frivillig bemannede skøyta ligger klar til innsats like ved.

Georg og Per har det fint sammen, selv om det ikke alltid blir vekslet så mange ord. – Han er en fin og høflig gutt, og det er bare moro å ha ham med. Han er nok om bord nesten på hvert tårn, og det er veldig artig å være et forbilde for disse småtassene, sier den blide skipperen.

Også Georgs tvillingbror Laurits har autisme. For Laurits er det Titanic og Eiffeltårnet som er de store interessene. Livet med autistiske barn har blitt en livsstil for den sterke moren; en livsstil tvunget frem av nødvendighet og viljen til å gjøre livet best mulig for sønnene.

–17. mai feiret vi i skogen, der vi gikk vårt eget 17.mai-tog. Nasjonaldagen og jula er typiske uforutsigbarheter. Autis-

**EVNEN HANS TIL Å TILEGNE SEG INFORMASJON ER UNIK**



**Sliten.** Et langt skøytebesøk tar på. Georg blir sliten av alle inntrykkene og blir også litt lei seg for at timene med Per er over. Da er det godt å få litt kos av mamma Ragne Beate Larsen.

tiske barn trenger forutsigbarhet. Får de rett tilrettelegging, kan de komme veldig langt. Forhåpentligvis kan han bruke kunnskapen en dag, sier Ragne Beate Larsen.

- Redningsskøyta kan han, og han vet hvor han har han Per. Så der er han trygg, sier Ragne Beate Larsen. ▶▶



## - NEI, DEN ER NUMMER FIRE, AVBRYTER GEORG. «COLIN ARCHER» ER NUMMER ÉN. DETTE MÅ DU LÆRE DEG, MAMMA!

- Hvilken er den beste skøyta? spør Per forsiktig.
- «Bergesen d.y. Men «Emmy Dyvi» er favoritten, svarer Georg uten betenkningstid.
- Feil, det er «Halfdan Grieg», hvisker Per spøkefullt tilbake.
- Men det er de klassiske seilskøytene Georg er mest glad i. Han kjenner godt til alle skøytene i Colin Archer-klassen, og han kan også det meste om konstruktøren Colin Archer fra Larvik. Men Georg bestemmer selv når han vil fortelle om skøytene, og svarer helst på spørsmål fra mor og Per. Og fakta skal være riktig. Ellers sier seksåringen klart i fra.
- Jeg tror skøyte nr 10 er RS «Stavanger», prøver mor Ragne Beate seg.
- Nei, det er RS «Christiania», og den har sunket. Det kom vann inn i den, kommer det kontant fra Georg.
- Men «Feie» var nummer 1, sier mor.
- Nei, den er nummer fire, avbryter Georg. «Colin Archer» er nummer én. Dette må du lære deg, mamma!

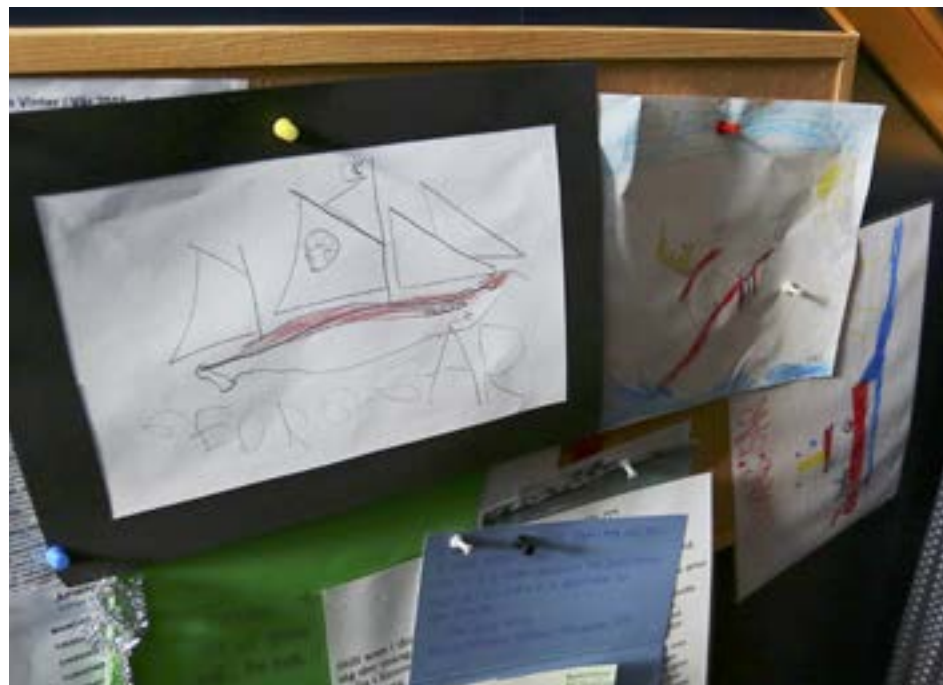
### TAKKNEMLIG MOR

- Det er ikke gitt at Per Bergmann skal gjøre så mye som det han gjør for denne gutten. Han er på jobb, så dette går på hva slags menneske han er. Jeg er mektig imponert over den mannen, sier mor Ragne Beate.
- På skolen spurte læreren om noen kunne navnet på en redningsskøyte. En elev foreslo Elias. Da sa Georg klart i fra at Elias ikke er en ordentlig redningsskøyte. De ordentlige redningsskøytene var jo RS 1 «Colin Archer», RS 2 «Langesund»,



◀ **Alltid velkommen.** Skipper Per Bergmann på RS «Halfdan Grieg» setter pris på å få energiske Georg om bord. Han ønsker å være et sunt forbilde for førsteklassingen.

▼ **Tegner.** Når konsentrasjonen ikke er på topp på skolen, finner Georg frem tegneblokka. Han tegner alltid redningsskøyter. Her er en tegning av RS 14 «Stavanger», som Georg har laget til mannskapet på RS «Halfdan Grieg».



RS 3 «Tordenskjold».... Hele rekka. Seksåringen kan navnet på dem alle.

### TEGNER

Når Georg blir sliten på skolen, tar de fram venteboka. Det er en tegnebok, som etter hvert er blitt full av redningsskøyter. Skøytene er det eneste som skal tegnes. Når Georg er i RS-modus, er livet lettere. Da gjør han noe han kan, noe han er trygg på.

Interessen viser seg også når Georg ser på TV og det kommer ei skøyte på skjermen. Seksåringen ser straks hvilken skøyte det er, og kommer gjerne med noen fakta om den.

Med skuta vel tilbake i havn etter en god runde med brannkanonen, vil Georg se maskinrommet. I dag får han lov til å

starte opp en av de tolvsyndrede MTU-motorene under dekk. 2000 hestekrefter overdøves av Georgs herlige trillende latter. Dette var gøy.

– Det er første gang han har startet motoren direkte fra maskinrommet. Fra styrhuset har han gjort det noen ganger. Han er litt var for støyen, men nå mestrer han dette også, sier maskinsjef Leif Peter Bratli.

Som takk for innsatsen får Georg en splitter ny blå RS-caps av skipper Per. I likhet med den gamle capsen, skal denne brukes flittig - også om natta.

- Takk for turen, sier Georg høflig.
- Takk for turen, Georg. Vi ses snart igjen, svarer Per. ■■

## Nyhet fra Sleipner!



Engbos ankervinsjer har hatt en ledende rolle på det skandinaviske markedet og har levert ti tusenvis av vinsjer til sluttbrukere og kjente båtbyggere som Windy, Storebro, Nord West og Viknes, for å nevne noen, gjennom de siste 30 årene.

Sleipner Motor overtok den velrennomerte produktporteføljen i 2013 og har nå flyttet produksjonen til vår ISO sertifiserte fabrikk i Fredrikstad. De fleste av Engbos ankervinsjer vil videreføres og vår utviklingsavdeling har allerede foretatt flere mindre, men svært viktige endringer, for å yttligere øke kvaliteten og driftsikkerheten på disse allerede gode produktene. I tro Sleipner ånd, satses vi på utstrakt utviklingsarbeide for å sikre at disse vinsjene vil ha en ledende rolle, også i de neste 30 årene.



## Verdens mest komplette thrusterprogram!



Sleipner er i dag verdens ledende produsent av thrustere til fritidsbåter og mindre yrkesbåter - alt produsert på vår ISO-sertifiserte fabrikk i Fredrikstad. Med markedets bredeste utvalg og innovative løsninger, finnes det en optimal thruster for nærmest enhver båt i vårt sortiment. Gjør som verdens ledende båtbyggere - velg kvalitet - velg Side-Power!



Se vårt utvalg av kvalitetsprodukter på [www.sleipner.no](http://www.sleipner.no)



[www.sleipner.no](http://www.sleipner.no)



# Mistet onkel og far på havet

*- Hver gang det blir dårlig vær, får jeg et håp om at vi skal finne ham, sier Lena Bye Rødseth fra Myre i Vesterålen. Faren hennes ble meldt savnet i januar 2012 og har aldri blitt funnet. Han er ikke den eneste. Hvert år leter Rednings-selskapet etter folk som forsvinner på havet.*

TEKST OG FOTO: Janna Myerscough Aarvik

**D**en 24. januar 2012, klokka fire på morgenen, drar Arne Bye på havet slik han har gjort mange ganger før. Han er en erfaren fisker som har vært på havet hele sitt liv. Klokka 11 ringer kona Vigdis. Arne forteller at han har litt igjen å sløye før han kommer hjem til middag. To timer senere ringer kona igjen, men denne gangen tar han ikke telefonen.

- Det er svært ulikt Arne, han pleier alltid å ta telefonen, tenker hun. Hun ringer flere ganger, men ingen tar den.

- Det var noe rart som skjedde. Jeg var så redd. Men plutselig ble jeg helt rolig, og tenkte: «Nå er Arne borte». Jeg følte det, sier Vigdis Bye.

## - FAR DIN ER BORTE

Hun ringte til dattera si, Lena, og ba henne dra ned på kaia og se. Lena ringte mannen sin, Sveinung, og Vigdis ringte Arnes bror, Tor Eirik. De dro om bord i redningsskøyta. Der fant de «Romero», båten til Arne på AISen. Den hadde drevet rundt i to timer, viste skjermen, og da skjønnte de at noe måtte være galt. Båten lå utenfor Nyksund og drev nordover.

Lena dro hjem til sin mor.

- I døra møtte mamma meg. Hun sa: «Far din er borte. De kommer aldri til å finne ham». Jeg var fortvilet og sa: «Hvordan kan du si noe sånt?»

Mamma sa hun hadde hatt en frykte-

lig redsel, men plutselig kom roen over henne. Da forsto hun at han var borte.

## GLATT PÅ DEKK

Om bord i redningsskøyta «Knut Hoem» var skipsfører Bjørn Roald Høve. Han kjente Arne fra før.

- Arne var, som resten av Bye-familien, kjent for å være dyktig på havet, sier Høve. De kastet loss med en gang, og satte kursen mot AIS-signalene til «Romero». De fant båten tom. Styrmann Eirik Johnsen bordet båten, men fant ingen tegn til Arne.

- Det hadde lekket litt olje, og det var så glatt på dekk at styrmannen måtte holde seg fast. Det er mulig det var derfor Arne ramlet på havet. Men det blir ►►

**Pappajente.** - Lena var ei skikkelig pappajente, forteller mora. Hun har alltid likt seg på havet. I dag minner havet henne om faren. Der hvor havet er, er han.



# DA VI BEGYNTE Å JOBBE PÅ SJØEN, SA PAPPA TIL MEG: «HUSK AT FISKERYRKET ER VERDENS FARLIGSTE YRKE. DET ER INGEN SELVFØLGE AT DU KOMMER HJEM IGJEN».

bare teori. Ingen vet årsaken til at han ramlet over bord, sier skipsfører Høve, som har vært på redningsskøyta i nesten 40 år. Han har vært med på mange leteaksjoner hvor de ikke har funnet noen.

**HAVETS KIRKEGÅRD**  
Leteaksjonen var stor. Redningshelikopter, Røde Kors, to redningsskøyter, mange lokalbåter. Det virket som alle i Øksnes var involvert i leteaksjonen. De lette dag og natt, og etter et døgn gikk leteaksjonen over til å bli søk etter antatt omkommet.

– Det er trist når vi ikke finner dem, for familien sin skyld. At de ikke får en grav



å gå til, sier skipsfører Høve. Arnes tippoldemor, Anna på Vinje, mistet mann og fem sønner på

havet. Oddmund Bye omkom på havet da han i en arbeidsulykke stakk seg i låret, traff hovedpulsåren og blødde ihjel. Det skjedde i september 2011, fire måneder før broren Arne ble borte på havet.

For over 40 år siden var Arne eneste overlevende i en tragisk hendelse utenfor Nyksund. Da omkom Vigdis’ bror og hans tre gutter. Guttene ble aldri funnet.

**HAVET I BLODET**  
Alle i familien har et sterkt forhold til havet. Lena er vokst opp med sjøen og var ofte med faren ut. Hun var tolv år første gang hun var med på åtte dagers fisketur, og ble som en maskot om bord.

– Jeg likte det livet der. Etter hvert jobbet jeg om bord på tråler. Pappa sa til meg da vi begynte å jobbe på sjøen: «Husk

at fiskeryrket er verdens farligste yrke. Det er ingen selvfølge at du kommer hjem igjen».

**MISTET NOK**  
Begge brødrene hennes, Halvard og Bjarne-Vidar, har hatt store deler av arbeidslivet på havet. – Havet er en del av vår identitet, sier Lena.

Lena forteller at hennes døtre Victoria og Runa var ombord i «Romero» hver vinter fra de var 10 og 11 år, og skar torsketunger av torsken som bestefar Arne hadde med seg til kai. Bestefar syntes det var viktig at ungene måtte få muligheten til komme ned på kaia og ta del i miljøet rundt fiskerne. Han mente at det var viktig for rekrutteringen for fremtiden.

Det har nok litt å si for valget som hans barnebarn Victoria har tatt. Hun har i dag skoleplass på skoleskipet Gann. Men Lena vil ikke at datteren skal bli sjarkfisker.

– Det er for farlig. Vi har mistet mange nok nå, sier hun.

– Når jeg er ved havet, tenker jeg ofte på pappa. En sommer satt jeg på stranda og så på ungene som badet. Da kom det voldsomt over meg. Jeg savnet pappa, sier Lena, og øynene blir en sjø.

**– HÅPER DERE SLIPPER Å LETE ETTER MEG**  
– Vi gikk mange turer sammen den siste tida. Med hvert vårt mål: Han skulle bli sprekere, og jeg tynnere. Han henta meg hver dag i all slags vær, sier Lena.

De pratet om sporingssenheter på bekledning og viktigheten av AIS om bord i båtene. Og at det kunne vært bedre utvikling på sporing av savnet person, som kunne vært linket opp mot AIS-systemet (dette finnes i dag).

På den ene turen pratet han om sorgen

etter ulykken for over 40 år siden. Da var han ute med sin svigerbror og hans tre barn. Båten fikk motorstopp og var i ferd med å bli knust mot berget, så de gikk ombord i jolla. Den gikk rundt, og alle omkom unntatt Arne.

– Pappa fortalte hvordan han hadde brukt hele livet på å bearbeide dette. Da sa han til meg:

– Jeg håper dere aldri skal måtte lete etter meg; at dere slipper det. Det er grusomt.

– Kanskje var det derfor han aldri sa nei når Redningsselskapet ringte. Han mente det var viktig å bidra, og kjøpte lodd på lodd av Redningsselskapet. Og av alle andre humanitære organisasjoner som måtte ringe.

– Jeg avviste dem, men han Arne, han kjøpte. Han sa aldri nei, forteller Vigdis.

– Han var en respektert mann og hadde mye kunnskap. Hans filosofi var at skulle man få til noe, så måtte man engasjere seg i verv og i utvalg, for da hadde man en stemme og kunne bidra til påvirkning, forteller Lena.

**KYSTKVINNEN ANNA PÅ VINJE**  
På Skipnes i Vesterålen er det reist en statue av Anna på Vinje, tippoldemoren til Arne. Hun er et symbol på alle de som venter på at deres kjære skal komme hjem fra havet. Hun står på Flagghaugen og speider etter dem som er på havet.

– Hennes historie er også vår historie. Ved foten hennes kan man legge en stein til minne om sine kjære som er blitt borte på havet, og det har vi gjort, sier Lena.

**SAVNET**  
– Savnet er der hver dag. Hver gang vi hører om noen som er savnet på havet eller i havsnød, kommer minnene sterkt tilbake. Vi kjenner på redselen for dem



som går hjemme og venter på svar, og vi håper de slipper å oppleve det vi har gått igjennom, sier Lena.

– Tor Eirik ringte meg fra redningsskøyta den 24. september og sa de hadde funnet båten, men Arne var ikke der, sier Lena.

Både Vigdis og Lena er rolige og sterke når de snakker, men øynene er blanke.

– Jeg tror vi har fått en kraft av Arne, sier mor og smiler til dattera si. ■ ■

**Friskus.** Her kaster Arne flyndre sammen med barnebarnet Viktoria. – Han var en friskus, Arne. Han sa en gang at han håpet han skulle dø med støvlene på, og fort. Gamle hjem var ikke noe for ham, sier Vigdis, kona til Arne.

## FISKERYRKET I NORGE

- Fra 2000 til dags dato har 105 fiskere omkommet på havet.
- Sjarkfiske er Norges farligste yrke.
- Av 11 577 fiskere registrert i Fiskerманntallet ved årsskiftet, har 82 % fiske som hovedyrke.
- Antall registrerte fiskefartøy er redusert fra 17 391 i 1990 til 6 133 i 2013.

## REDNINGSSKØYTENE OG FISKEFLÅTEN

De siste 10 årene har redningsskøytene rykket ut på 10 696 oppdrag for fiskeflåten og assistert 34 550 fiskere.

- 6 454 dykkeoppdrag
- 4 542 slep
- 476 grunnstøtinger
- 102 branner
- Søkt etter 84 fiskere
- Reddet 39 fiskere
- Berget 112 fiskefartøy fra forlis

FAKTA





Kul skipper. 27 år og allerede reder for to fiskesjårker som til sammen lander 210 tonn fersk torsk, hyse, sei og blåkveite i året.

# UNG SKIPPER MED GODT HALD OG «BRUK PÅ VÆNGAN»

DEN NYE GENERASJONEN FISKERE SPILLER DUMDUM BOYS PÅ BRUA OG TRAVER RUNDT PÅ DEKK I HIPPE JOGGESKO OG TRENINGS-DRAKT. STEIN RONNY VORNES FRA MYRE ER 27 ÅR OG REDER PÅ EGEN SKUTE TIL 12 MILLIONER. FOR NOEN UKER SIDEN BRUKTE HAN LANGT OVER MILLIONEN PÅ NOK EN SJARK.

TEKST OG FOTO: Frode Pedersen

**H**an hadde visst glemt sydvesten og regnhabitten denne dagen, Stein Ronny Vornes fra Myre i Vesterålen. Han tilhører den nye generasjonen fiskere som like godt driver fiske i hippe joggesko og Adidas treningsdrakt.

Denne dagen består Mannskapet av Rasmus Larsen på 20 år og Lars Terje Godøy på 38 år. De ser ut slik fiskere skal gjøre, med gummi fra topp til tå.

– Det skal være litt forskjell på

skipper’n og mannskapet, vet du, gliser 27-åringen, som allerede har to egne sjårker og flere år bak seg som fisker. Faren er fra Myre og seilte utenriks, moren er fra Filippinene, og derfor bruker han mellomnavnet Cachola blant kjente.

– Så du må nok tilbake til bestefar for å finne fiskergenet, sier Vornes.

Da vi traff Stein Ronny Vornes og sjårken hans «Vornesværing», var de under slep til land for tredje gang på fjorten dager.

Redningsselskapet og RS «Knut Hoem» måtte få en dykker opp til Stø for å få fjernet det man på lokalspråket kaller «bruk på vængan». Det betyr at garn og tau har surret seg på propellen og at båten mister fremdrift. Straks dette var fjernet, stakk han til sjøs for å sikre inntekter nok til seg og mannskapet. Det trenger man når man har investert i skute og kvote til 12 millioner kroner.

– Av og til er man uheldig og tref-fer garn og tau som driver i sjøen. Det var det som hadde skjedd denne gangen også. Hva skulle vi gjort uten Rednings-selskapet? De er helt fenomenale, sier den unge skipperen som forholder seg ganske pragmatisk til hele redningsaksjonen.

Vornes har vært skipper på egen skute siden han var 20-år. Før det skar han tun-



Hjelp! For tredje gang på to uker måtte den aktive fiskeren ha hjelp av Redningsselskapet.

ger, egnet line og fisket med andre. Han har i dag en kvote på 160 000 kilo fisk; det blir noen middager. For å klare et stramt budsjett, skryter han hemningsløst av den lokale banken som har hjulpet ham med både budsjett og midler for å satse på det han elsker og tror på. Han synes også han har fått god oppbakking fra hjemkommunen Øksnes.

– Fiskeslag?  
– Det går i alle sortan! Torsk selvfølgelig, sei, hyse og blåkveite.

## AKTIV REDER

Stein Ronny Vornes sitter i styret i Øksnes fiskarlag, og har vært aktiv medlem i over ni år, står det på Facebook-siden til den unge fiskeren.

– Medlem er jeg fordi fiskarlaget gjør mye for å legge forholdene til rette for oss fiskere og redere. Det kjempes for viktige saker, og jo flere medlemmer vi har, desto mer slagkraftig blir vi, sier han om solidariteten til sine organiserte fiskerkolleger.

Med mottak kapabelt til å ta imot tusenvis av tonn med fisk i året, har hjembygda Myre i Vesterålen blitt torskehovedstaden i Norge. At torskeprisene steg med åtte kroner i begynnelsen av november, har gjort at Stein Ronny nå utvider sjårk-parken og gikk til innkjøp av en 35-foter med kvote på 50 tonn.

Det understreker vel bare at denne karen er fisker av hele sitt hjerte. På det meste har han 12 stykker ansatt om bord og i egne bue på land. Nå kan det bli flere.

# Mistet faren – ble selv reddet

TOMMY ARNTSEN MISTET FAREN SIN PÅ HAVET RETT FØR JUL I 1996. DET BLE EN VOND JULAFTEN FOR FAMILIEN.

TEKST OG FOTO: Janna Myerscough Aarvik

**U**nder treet lå en krans innpakket. Den hadde Tommys datter laget og ville han skulle kaste den på havet, til minne om bestefar. Det gjorde han.

Da båten til Tommy holdt på å gå ned for to år siden, kom tankene om faren tilbake.

– Jeg tenkte at nå går det med meg som med pappa, sier Tommy.  
– Tankene gikk til ungene da jeg sto i sjårken med vann oppover beina. Sjårken var i ferd med å synke. Det var mars og kaldt i vannet. Jeg ville jo ikke dø fra dem, sier Tommy.

Han ringte til redningsskøyta, men var ikke sikker på om de kom til å rekke det. Han visste at han ikke kom til å overleve lenge i det kalde vannet.

– Det var utrolig godt å se rednings-skøyta komme. Det var kritisk, og jeg trodde jeg kom til å dø. Båten hadde vært for tungt lasta, og derfor tok den inn sjø. Vannet var kommet nesten over motoren da skøyta kom. De fikk lenset

båten for vann, og jeg kom meg til kai.  
– Det er utrolig godt å ha rednings-skøyta for oss fiskere. Vi overlever ikke lenge i det kalde vannet om vi ramler uti, sier fisker Tommy Arntsen.



Overlevde i det kalde vannet. – Jeg tenkte på ungene da jeg sto i sjårken med vann oppover beina, sier Tommy Arntsen.

## TIPS

### FIRE TIPS TIL FISKERE

- Bruk flyteplagg
- Ha lang leder på båten
- Ha AIS-sender i jakka
- Bruk sikkerhetsline



## #tryggfisker-kampanje

Send inn ditt bilde av en fisker på Instagram med #tryggfisker og bli med i konkurransen om å vinne flyteplagg fra Regatta.





Design by colour.no

## Tryggere båtliv på 1-2-3

Med VHF-radio, lisens og sertifikat  
– har du stø kurs mot gode dager på sjøen.

- 1: VHF-radioen** er et uunnværlig sikkerhets- og kommunikasjonsverktøy. Utviklet spesielt for bruk på sjøen. Døgnovervåkes av Kystradioen.
- 2: VHF-lisens** gir deg et eget kallesignal og knytter et eget ID-nummer (MMSI-nr.) til din VHF-radio. Hvis uhellet er ute, holder det med ett trykk på nødknappen for å tilkalle hjelp via Kystradioen.
- 3: SRC/VHF-sertifikat** gir deg den kunnskapen du trenger for å ha fullt utbytte av din VHF-radio. Sertifikatet kreves for den som skal betjene en VHF-radio med såkalt DSC-nødknapp.

**Nyheter:** Ta SRC/VHF-eksamen på nett.

Les mer om tryggere båtliv på  
[www.maritimradio.no](http://www.maritimradio.no)



Jotun er en av verdens ledende produsenter av maling og pulverlaker, med 70 selskaper og 36 produksjonsanlegg i 44 land fordelt på alle kontinent. I tillegg har Jotun salgskontor, agenter, og distributører i mer enn 90 land. Jotun hadde i 2012 en total omsetning på 15 852 mill kroner, og har i dag mer enn 9 400 ansatte. Jotunkonsernet er organisert i fire segmenter, og har sitt hovedkontor i Sandefjord.



Jotun verner verdier

“Jotuns produkter gir et enklere vedlikehold og gode, varige resultater. Da kan redningsskøytene våre bruke tiden sin der de gjør mest nytte for seg - på vannet.”

Webjørn Knudsen  
vedlikeholdssjef Redningsselskapet

Fra 2014 er Jotun stolt hovedsponsor av Redningsselskapet.  
**Sammen berger vi liv og verner om verdier**

Med Navionics Platinum+ eller Nav+ kart får du både auto-ruting, filtrering på steiner og fiskerkart.

**NYHET**

Spekkhoggere må ha god ekkolokalisering, og unikt undervannssyn for å kunne fange opp til **230 kg fisk hver dag!**

### Ny generasjon - perfekt tilpasset sjølivet.

Investér i en HDS Touch Gen2, og øk fangsten! Akkurat som spekkhoggeren kan du kombinere syn og ekkolokalisering for å spore opp fisk. Med det unike 4-kanals systemet får man både Bredbåndsekkolodd og StructureScan innebygd i kombiplotteren. Velg mellom 3 størrelser i den nye «Touch» serien, 7 – 9 – 12 – tommer. Den har breddeformat og klassens beste skjerm og lysstyrke. Velg mellom kartplotter og kombi. Hele serien har innebygd GPS og et utrolig intuitivt bruker grensesnitt. 9 og 12 tommerne er toppet med ekstra funksjoner, videoinngang, doble Ethernet porter og den bredeste NMEA2000 støtten tilgjengelig. Alle kan tilkobles de unike Bredbåndsradarne, SonicHub musikkanlegg, forberedt for GoFree WIFI-løsning, videokamera, AIS mm.

Kort og godt; Finn – Navigér – Ta kontroll!



**HDS® Gen2 Touch**



**LOWRANCE®**

- alltid på bølgelengde



[www.lowrance.com](http://www.lowrance.com)

ProNav as, Egersund - Telefon 51 46 43 00 - Faks 51 49 21 00 - E-mail: [mail@pronav.no](mailto:mail@pronav.no) - [www.pronav.no](http://www.pronav.no)



## IMRF

## International Lifeboat Crew Exchange Programme

HVERT ÅR REISER ÅTTE FRIVILLIGE FRA REDNINGSSKAPET EN UKE TIL HVERT SITT LAND I EUROPA FOR Å HØSTE KUNNSKAP OG ERFARINGER FRA TILSVARENDE ORGANISASJONER. SKIPPER ANDRÉ VAN INGELGEM FRA RSRK ØSTFOLD BLE SENDT TIL **KNRM** I HOLLAND.

**TEKST:** André Van Ingelgem **FOTO:** Theo Van der Linden, André Van Ingelgem

Se video: [vimeo.com/109224670](https://vimeo.com/109224670)

JEG SÅ FOR MEG  
KOSELIGE BÅTTURER,  
GRILLING PÅ STRANDA  
OG LANGE KVELDER I  
HOTELLBAREN. SLIK  
GIKK DET IKKE.





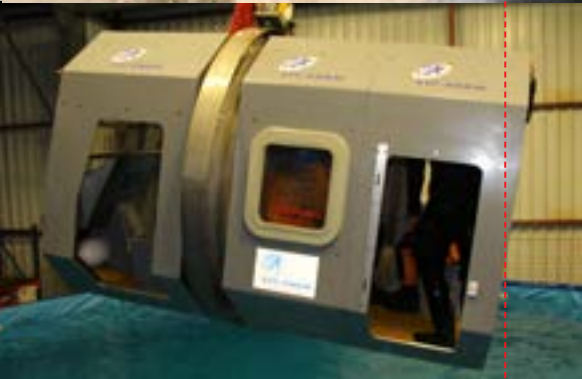
**MYK START.** Forventningsfulle deltagere fra Sverige, Norge, Island, Danmark, England, Tyskland og Finland på besøk hos KNRM i Nederland. De to første dagene starter pent med prøving av redningsdrakter og utstyr, presentasjoner fra hver enkelt deltager, museumsbesøk og kanalbåttur i Amsterdam. Bare Theo fra KNRM (han med det lure smilet til venstre) vet hva vi har i vente de neste dagene.



**MUDDY WALK**  
Etter frokost kl. 07:00 venter en 3-timers biltur opp til Holwerd i Nord-Holland. Vi tar ferje videre til Ameland og Wadden Zee. Området står på UNESCOs verdensarvsliste og er kjent for sine enorme tidevannsforskjeller. I trange wetsuits blir vi tatt med på en vandring på mudderbanken for å lære om hvordan tidevannet skaper helt spesielle utfordringer for Search and Rescue-operasjoner (SAR).



**MANN OVER BORD!** Etter en nervepirrende Medevac-øvelse (overføring av skadet personell fra skip) ved dikene «Delta Works» i Stellendam sørvest i Holland, går turen mot Rotterdam med redningsbåten «ALB Antoinette». På SAIO/STC-KNRM Safety Center skal vi lære å evakuere et helikopter under vann og kjenne hvordan det er å stupe 10 meter ned i havet innesperret i en frittfallende livbåt. Underveis blir vi naturligvis kastet i vannet for en mann over bord-øvelse. Det ble en våt dag.



**ONSDAGEN** starter med et besøk hos den nederlandske kystvakta og NHV SAR helikopterbase i Den Helder. Fartøysjef på helikopteret vi skal øve med senere på dagen kan fortelle at han er tidligere Navy-pilot, og at han gleder seg til å vise hva maskinen er god for. Det ble en flytur der alle deltagerene var enige om at det var lurt at vi utsatte lunchen. Senere på ettermiddagen reiser vi til Callantsoog for å være med på en «Beach launching and landing»-øvelse. I Nederland er det vanlig å sjøsette fra stranden når alarmen går, en operasjon som krever timing og presisjon.







**HVOR VAR PAMELA ANDERSSON?** Torsdag blir vi igjen kledd opp med trange wetsuits og denne gang utstyrt med fargerike vannscootere på 130 HK som gjør 42 knop. Vi skal være Beach Lifeguards på de gylne nederlandske strender! Denne tjenesten viser seg å være alt annet enn det vi forbinder med Baywatch. Med tunge løft, avanserte kjøreteknikker og mye saltvann i lungene ble ikke dette bare en morsom, men også en fysisk krevende øvelse.



**MYE STØY.** Dagens trening avsluttes på turiststedet Noorwijk med øvelse søk og redning med mellomklassebåten «Paul Johannes». Det slår oss hvor mye de nederlandske båtene bråker. Bunnsolide, sjødyktige og høyteknologiske farkoster, men med et støynivå som gjør mannskapene avhengige av personlig intercom for å kunne kommunisere. Dette bidrar til å øke stressfaktoren i skarpe oppdrag. Med våre støysvake skøyter har vi ikke dette problemet i Norge.



**JEG HØRER HVA DU SIER, MEN...** På ukas siste dag var duket for avsluttende teamøvelse med evaluering og diskusjon. Alt fra om sleperen skal ha tre tårn rundt pullerten før den låses, eller om det er en god idé å ha livredere på strendene i Norge. Og ikke overraskende hadde Theo van Der Linden den siste ultimate testen i bakhånd: Urenset rå sild i lake. Uten akevitt.



FAKTA



Hvert år deltar frivillige fra ni europeiske land på et 7-dagers utvekslingsprogram der formålet er å høste erfaringer og kunnskap på tvers av landegrensene. Målet er i felleskap å videreutvikle maritime søk- og redningsoperasjoner, og redde liv i europeiske farvann. «IMRF European



Lifeboat Crew Exchange programme» er gjort mulig med støtte fra et livslangt læringsprogram initiert av den Europeiske Union. Deltagende organisasjoner og land er Norge, Danmark, Finland, Island, Tyskland, England, Sverige og Nederland.

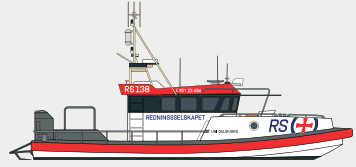


KNRM er en uavhengig sjøredningsorganisasjon i Nederland driftet av 1300 frivillige, 10 fast ansatte skippere og ca. 40 fast ansatte på hovedkontoret i IJmuiden. Organisasjonen får ingen støtte av staten, men driftes kun av gaver og donasjoner. KNRM gjør stort sett de samme oppgavene som RS i Norge. Den største forskjellen er den 451 km lange kystlinjen som preges av lange sandstrender og store tidevannsforskjeller. Vår egen kystlinje er 221 ganger så lang, ca. 100 000 km, med alle kriker og kroker. Når alarmen går, sjøsettes mange av fartøyene fra stranden og kastes rett inn i brenningene fra vestavinden; en operasjon som krever mot, timing og presisjon.



**FRIVILLIG I REDNINGSSKAPET**

20 av vår 45 operative redningsskøyter bemannes av frivillige – fra Mandal i sør til Alta i nord. Redningsselskapets frivillige sjøredningskorps er en viktig del av sikkerhet og beredskapstjenesten langs norskekysten. De utfører oppdrag på forespørsel fra hovedredningssentralene, kystradiostasjonene, politi og den lokale redningsskøyta. Det er i dag rundt 1300 frivillige medlemmer som bemanner og utfører tjeneste for å redde liv, berge verdier, verne kystområdene og drive forebyggende virksomhet langs norskekysten.





**Frydenbø Sabb Motor AS** er en totalleverandør av diesel marinemotorer, gir, aggregat og utstyr til fritids- og yrkesbåter. Vi har serviceverksted for reparasjoner og vedlikehold.

Vi representerer noen av verdens fremste diesel-motorprodusenter, som FPT/Iveco, Lister-Petter og Lombardini Marine. Vi vektlegger driftssikre motorer og er kjent for produkter med høy kvalitet.

**Vår kunnskap  
- din trygghet**



Marine motorer



13 - 825 Hk

Vridbare gear-systemer



150 - 830 Nm

Marine aggregater



4-400 kVA



**FRYDENBØ**  
SABB MOTOR

## Solide brygger – uansett hvor du bor!

Kontakt  
oss i dag for  
en prat om dine  
brygge-  
behov!

Indre Oslofjord eller ytre Helgeland – uansett hvor du legger ut brygger må du vite at de tåler arktiske værforhold.

Wee Marines bryggesystemer har blitt testet i værutsatte forhold på Vestlandet, og er bygget for de tøffeste påkjenningene. Våre flytebrygger og utriggere beskytter båtene hele året

igjenom, samtidig som de er både praktiske og trygge i bruk.

Wee Marines utriggere er dessuten markedets mest moderne med innebygget LED-belysning og issikre flytere. Utriggenne leveres også med «AutoMooring» – vårt eget innebygde fortøyingssystem.

Våre brygger er nå videreutviklet med smarte kabelgater for enkel ettermontering, og 2014-modellene kan leveres med kraftig FRP-dekk. Les mer på [wee-marine.no](http://wee-marine.no)

**WEE  
MARINE SYSTEM**

– det trygge bryggevalget

[www.wee-marine.no](http://www.wee-marine.no) | Tlf.: 982 18 155 | E-post: [aage@wee.no](mailto:aage@wee.no)

## Aqualine flytebrygger Solide flytebrygger etter mål

Vi leverer etter ønsket lengdemål med standard bredder 2.0, 2.4 eller 3.0 meter. Toppdekket er rillefrest for økt sikkerhet. Vi leverer alt fra landstedsbrygger til komplette marinaer.

Bestill til nå for å avtale leveringstid.

Kontakt oss for nærmere informasjon eller tilbud:

Mail: [aqualine@aqualine.no](mailto:aqualine@aqualine.no)  
Telefon: 73 80 99 30 / 92 25 60 07  
Aqualine as, Pb 2200, 7042 Trondheim

Les mer på [www.aqualinemarine.no](http://www.aqualinemarine.no)



## Et sikkert valg ZF CruiseCommand



**KGK NORGE AS**  
[www.kgk.no](http://www.kgk.no)



## Dine **fordele** ved forsikring hos **Pantaenius**



### Hjælp ved uheld

Du har behov for bugsering til nærmeste værft?  
Pantaenius overtager omkostningen dog begrenset op til DKK 37.500,00!



### Inspektionsomkostninger

Du har haft en grundstødning og vil have bunden inspiceret?  
Pantaenius dækker inspektionen uden selvrisiko!



### Kontakt os

Har du spørgsmål til dine forsikringer?  
Du kan ringe +45 9751 3388 eller skrive til os på e-mail [info@pantaenius.dk](mailto:info@pantaenius.dk)



### Ingen selvrisiko

Indbrud, transportskade, brand, lynnedslag eller totalskade?  
Ved disse skadesårsager er der ingen selvrisiko hos Pantaenius!



**PANTAENIUS**  
Agentur for Lystfartøjsforsikring

Tyskland · Storbritannien · Monaco · Danmark · Østrig  
Spanien · Sverige · USA · Australien

Østerbro 11 · 7800 Skive · Tel. +45 9751 3388 · [info@pantaenius.dk](mailto:info@pantaenius.dk)

[www.pantaenius.no](http://www.pantaenius.no)



# Lugarlitteratur på redningsskøytene



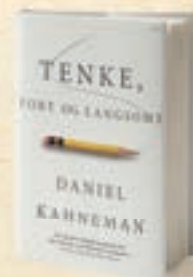
## Frank Holst, styrmann på RS «Gjert Wilhelmsen»

Akkurat nå har jeg to bøker på gang. Lesingen av Dan Browns Inferno har gått litt i stå. Dette var første forsøk på en oversatt versjon, og kanskje er det noe av grunnen til at den ikke fenger slik forgjengerne gjorde. Men uansett er Robert Langdons verden et spennende sted å være, proppet av mystikk,

koder og symboler, blandet med internasjonale superskurker og andre geistlige. Pluss en vakker kvinne, selvsagt – i tilfelle noen skulle komme på å filmatisere den!

Bok nummer to er av et litt annet kaliber! Daniel Kahneman er en gluping av de sjeldne. Han har en Nobelpris i økonomi, er utdannet psykolog og besitter en fabelaktig formuleringssevne. I boken Tenke, fort og langsomt redegjør han for hvordan vi tenker og lufter alternative idéer for forståelsen av psyken vår. Det økonomiske aspektet skal jeg tilgi ham, men resten er glødende interessant.

Jeg har ikke en favorittbok, men en favorittforfatter: Ingvar Ambjørnsen. Bøkene hans åpner øynene mine for mangt, lærte meg om perspektiver, safet en sekser i norsk muntlig, og gjorde et uutslettelig inntrykk da han, lettere forskremt, samtykket i å signere en serviett fra O'Leary's på Gardermoen, da undertegnede for første og eneste gang i sitt liv ba om en autograf.



**Kari Dahl, styrmann på RS «Ruth Opsal»**  
Akkurat nå leser jeg om Thor Heyerdals bryllupsreise til Fatuhiva. Trenger litt Stillehav i mørketida! På luggisen har jeg også Cornelius Jakhellns Kosmopolis, Ovids Metamorfoser, Game of Thrones, The Goldfinch av Donna Tartt og noen Nemi.

Favoritt-sjømannslitteraturen min er Johan Bojers Den siste viking, som jeg leste igjen under Lofotfisket i år. På stasjonen i Ballstad hadde jeg en trønder og en lofotværing til å hjelpe meg med å lese dialogen. Ellers passer Mysterier av Hamsun godt når man er stasjonert i Nordland, eller Hundre år av Herbjørg Wassmo. En sjøreise utenom det vanlige kan man også lese om i Homers Odysseen. Radioteateret sendte nylig en flott dramatisering av historien. Det er fantastisk å ligge og lytte til en god historie før en skal sovne.



## Per Børstad, maskinsjef på RS «Sundt Flyer»

Akkurat nå er det Gullguttene av Jon Michelet. Jeg har også lest de to første, Skogsmatrosen og Skytteren. De handler om krigsseilere under andre verdenskrig.

## Greger Jönsson, maskinsjef på RS «Reidar von Koss»

Når vi har tid til overs om bord, leser jeg litt studentlitteratur som tilhører kurset «Det offentlige lederskapet» ved høgsolen i Malmø.

Jeg liker bøker som leker med konseptet rundt årsak



og virkning. Jeg vil bli beriket av bøker, og ser gjerne at jeg sitter igjen med en ferdighet eller to når de er ferdiglest. Det er vanskelig å peke på en favorittbok, men disse bøkene har jeg hatt ekstra glede av: Douglas Adams: Hitchhikers guide to the galaxy, Michail Bulgakov: Mestaren og Margarita, bokserien A song of ice and fire av Georg R. R. Martin og Noha J. Gudstien, Steve J. Martin & Robert B. Cialdini: Yes! 50 Scientifically proven ways to be persuasive.

## Knut Hveding, skipsfører på RS «Horn Flyer»



sex, fyll og skeive blikk på livet. Har mange favoritter, men dette var den første som falt meg inn nå!

På nattbordet har jeg Neil Youngs Fredsforklaringen og Jeremy Clarksons The world according to Clarkson. Favorittboken er Charles Bukowskis Women, fordi jeg i en periode likte hans uhøvla råskap. Kvinner,



## Kai Jensen, skipsfører på RS «Bergesen d.y.»

Carsten Jensens Vi, de druknede er en eventyrlig, storslått og uimotståelig roman, den beste jeg har lest på år og dag. Denne boken bør leses av alle som er litt interessert i sjøen før og nå. Romanen tar oss gjennom et århundre med sjøfartshistorie, to verdenskriger og ikke minst masser av gode og litt sprø historier fra



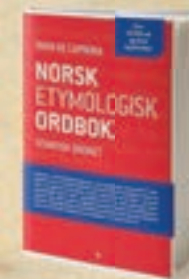
hele verden. Så gir den også et godt innblikk i hvordan livet som sjømann kunne være og ikke minst hvordan det var å være sjømannskone med ansvaret på land. Utgangspunktet for romanen er den idylliske sjøfarts- og seilskutebyen Marstrand på de sørfynske øer. Vær forberedt på lite søvn hvis du legger boken på nattbordet for å lese deg trøtt. Den er vanskelig å legge fra seg.



På nattbordet hjemme har jeg The Ashley Book of Knots av Clifford W. Ashley – et

oppslagsverk for knoper og stikk. Da boken ble publisert i 1944, var den kulminasjonen av over 11 års arbeid. Boken inneholder mer enn 3 800 eksempler av ulike knop og stikk og mer enn 7 000 illustrasjoner. Eksemplene inkluderer instruksjoner, bruksområder og noen historier, kategorisert etter type eller funksjon. Det er fortsatt en av de viktigste og mest omfattende bøker om knoper og stikk som finnes. Hvis jeg våkner med den idéen at det er en knop eller et stikk jeg ikke husker, så ligger boken alltid klar for å hjelpe meg, slik at jeg ikke blir liggende å gruble!

Norsk etymologisk ordbok av Ynn de Caprona viser til ordenes opprinnelse innen 57 temaer fra fuglenavn til farger, mat, musikk, idrett, religion, økonomi,



matematikk og psykologi. Uansett hva slags forhold du har til ord og språk, er det flust med detaljer og opplysninger.



# Når diktere kaster loss

*Hva finnes på den andre siden av havet? Oseanene har til alle tider tiltrukket seg eventyrere og handelsfolk, fiskere og lystseilere, krigere og pilgrimer. Fra tidenes morgen har trangen til å gi seg havet i vold også nedfelt seg i litteraturen.*

TEKST: Fredrik Wandrup

**S**inbads reiser i eventyrene fra «1001 natt». Odyssevs' eventyr på vei hjem fra slaget ved Troja. Eller Bibelen! Noas ark, legenden om Jonas i hvalbukens dyp eller Jesus som stiller stormen og går på vannet.

I de islandske ættesagaene og i Snorres kongesagaer reises det på kryss og tvers, både mellom Norge og Island, til fjerne strøk i Europa eller til øyer og kongeriker i Atlanterhavet, til og med helt til Vinland.



## BREDT KJØLVANN

Moderne historier fra havet, for eksempel Jon Michelets enestående verk om krigsseilerne, har et bredt kjølvann av romaner og fortellinger bak seg. Flere har skrevet om denne epoken, dokumentarforfattere som Lise Lindbæk med «Tusen norske skip» (1943) og Per Hansson i «Hver tiende mann måtte dø» (1967). Men ingen har som Michelet skrevet et bredt, fargerikt og faktaspekktet epos om denne skjebnesvangre epoken for norsk skipsfart.

Havet byr på krig, men også eventyr. Uansett:

Ofte støter den reisende på uforutsette problemer. I Jonathan Swifts roman om «Gullivers reiser» (1726) havner helten i et merkelig land, der forfatteren tar ut sin satiriske brodd mot samtida. Daniel Defoes «Robinson Crusoe» (1719) er en fabel om menneskets grunnleggende livsvilkår. Edgar Allan Poe lot seg også fascinere av havet i flere av sine fortellinger, blant dem «MS. Forund in a Bottle» (1833) og «A Descent Into The Maelstrom» (1841), som foregår i Lofoten.

## PÅ HVALFANGST

Tidenes guttebok er Robert Louis Stevensons «Skatten på sjørøverøya» (1883), som forteller om en ung gutts bråmodning i møtet med grådighet, eventyr og besynderlige typer med obskur bakgrunn, blant andre den fantastiske Lange John Silver. Klassikere for ungdom er også Jules Vernes romaner, eventyrlige reiser som «En verdensomseiling under havet» (1869) og «Den hemmelighetsfulle øya» (1875),



Besatt: Jakten på Moby Dick, den hvite hvalen, er kaptein Akabs ulykksalige besettelse.

begge med kaptein Nemo i hovedrollen. Den franske forfatteren lot sitt arbeidsrom innrede som en skipslugar.

En av de i enhver forstand største romanene om havet er Herman Melvilles fabelaktige hvalfangerroman «Moby Dick» (1851). Ikke bare er denne boka en gnistrende og skummende skildring av livet til havs, den handler også om det sosiale livet blant sjøfolkene, om dokumentasjon av en skute som er selvnært på alle nivåer og om kaptein Ahabs besettelse i jakten på Moby Dick, den hvite hvalen.

## DE FIRE STORE

En av de første som skrev om sjømannskap i norsk litteratur, var Amalie Skram. Hun var med på flere sjøreiser med sin første ektemann, som var skipskaptein. En av bøkene i storverket «Hellemysr-folket», boka «To venner» (1888), forteller om livet på sjøen. Seinere vender hun tilbake til



dette miljøet i den dystre ekteskapsromanen «Forrådt» (1892).

I hvert fall tre av de såkalt fire store skrev også verk om sjølivet. Henrik Ibsen skrev «Terje Vigen» tidlig på 1860-tallet (utgitt i 1871), og Jonas Lie

utga «Tremasteren fremtiden» (1872) og «Lodsen og hans hustru» (1874), der sjølivet nordpå var et tema. Alexander Kielland skrev de store familieromanene «Garmann og Worse» (1880) og «Skipper Worse» (1882). Seinere sto Johan Bojer for det store eposet om norske fiskere, «Den siste viking» (1921). Rett etter krigen utga Hans Geelmuyden en av de store trilogiene om norsk sjømannskap, med fellestitelen «Åpent hav» (1946).

## BJØRNEBOES SISTE BOK

Mytteri og konflikter om bord er fortrefullt skildret av Jack London i «Ulf Larsen» (1904), en av flere romaner fra sjøen skrevet på bakgrunn av egen erfaring. Nordhoff & Hall skildrer i «Mytteriet på Bounty» (1932) det legendariske opprøret mot en egenrådig og brutal kaptein i 1789. Seilskutetida

er ellers skildret i bøkene om kaptein Hornblower av C.S. Forester og i nyere tid i en strålende roman serie av Patrick O'Brian. Ernest Hemingway var aldri sjømann, men han fikk Nobelprisen for den korte boka «Den gamle mannen og havet».



Trilogi: Romanen «Mytteriet på Bounty» var den første i en trilogi med «Barkassen fra Bounty» og «Bounty-folkenes øy» som oppfølger.

Den mystiske forfatteren B. Traven har skrevet en av de mest bitende og sosialt



opprørte bøkene om sjølivet, «Dødsseileren» (1926). Den ble seinere en av flere inspirasjonskilder for Jens Bjørneboes siste, store roman, «Haiene». Bjørneboes nabo på øya Veierland det siste året han levde,

var for øvrig Karin Bang, som har skrevet en rekke historiske romaner fra seilskutetida, blant annet om hvalfangst.

En annen forfatter som satte fart i skipsredersønnen Bjørneboes interesse for å skrive om sjølivet, var den store dikteren Joseph Conrad, som stadig vendte tilbake til sine år på havet, blant annet i sentrale verk som «Mørkets hjerte» (1899), «Lord Jim» (1900) og «Tyfon» (1902). Vi kommer heller ikke utenom arven fra Conrad når det gjelder Carsten Jensens forrykende roman «Vi, de druknede» (2006).



(1933), som han selv karakteriserte som et plagiat av Griegs bok. Inspirert av Grieg

var nok også Arne Skouen, som skrev om sjølivet i «Jeg er sjømann og sytten år» (1935) og «Fest i Port des Galets» (1947).

Den store sjølivsdikteren i norsk litteratur er likevel danskfødte Aksel Sandemose. Han gikk motsatt vei av Amalie Skram, som hadde forlatt Norge og bosatt seg i Danmark. Sandemose skrev flere romaner om sjølivet i begynnelsen av forfatterskapet, på 1920-tallet. Seinere utga han storverk som «En sjømann går i land» (1931), «En flyktning krysser sitt spor» (1933) og «Vi pynter oss med horn» (1936). På den andre siden av kjølen finner vi Harry Martinsson, svensken som stadig er innom sjølivet i sine selvbiografiske bøker om vagabondliv til sjøs og på land.

## EN TRIST MATROS

To navn skal trekkes frem fra etterkrigstida i norsk litteratur, Gunnar Bull Gundersen og Vigdis Stokkelien. Bull Gundersen var selv sjømann og utga romaner som «Martin» (1959), «Hvor seiler vi?» (1970) og «De hjemløse» (1977). Stokkelien var fra Kristiansand og reiste i utenriksfart som telegrafist. Hun vet hva hun skriver om i sterke romaner som «Den siste prøven» (1968), «Lille Gibraltar» (1972), «Båten under storseilet» (1982) og «Stjerneleden» (1984).



Kjartan Fløgstad bruker sin sjømannserfaring i romaner som «Rasmus» (1974), «Dalen Portland» (1977) og «Fyr og flamme» (1980). Glemmes skal heller ikke en roman Dagbladets kritiker Øystein Rottem kalte «høstens store sensasjon» i 1995, «Trist som en matros», en vital og tabusprengende historie fra de sju hav og enda flere havner, ført i pennen av pseudonymet Alexander Brenning, seinere avslørt som Tor Sæther fra Haugesund.

Det fins sikkert flere navn, men der styrer vi båten inn i smult farvann og kaster anker. ■ ■



# FRITIDSBÅT I ARBEIDSKLÆR

laget for norske forhold

Det lønner seg  
å kjøpe båt i vinter.  
TA KONTAKT,  
SÅ FINNER VI  
BÅTEN FOR DEG!



28

NY IMPORTØR

**NORD STAR**

NORD STAR BÅT AS

Avdeling Øst: Oslo  
Tel 907 61 665  
Mail: post@nordstarbat.no

Avdeling Vest: Naustdal  
Tel 906 00 137  
www.nordstarbat.no

**GARMIN**  
**VOLVO**  
**PENTA**



**Få kul Eliaspakke  
i julegave!**



**RS(+)**

[www.eliasklubben.no](http://www.eliasklubben.no) / [www.redningsselskapet.no](http://www.redningsselskapet.no)



VARANGERFJORDEN: BERGET REKETRÅLER I ORKAN

Mannskapet på RS «Reidar von Koss» fikk bryne seg på høststormen da en reketråler fikk problemer i Varangerfjorden i slutten av oktober.

Reketråleren «Svebåen» hadde ligget i fri drift med maskinskade i seks timer og drev stadig lenger ut i Barentshavet i retning Russland.

Redningsskøyta gikk ut fra stasjonen i Båtsfjord. Da den kom øst om Vardø, måtte de slakke ned til under 10 knop, på grunn av sterk motvind. Framme ved reketråleren fikk de satt sleper og begynt en tøff tur til Berlevåg.

– De målte over orkan styrke på det



Uvær. Mannskapet på RS «Reidar von Koss» filmet uværet. Se [vimeo.com/11012751](https://vimeo.com/11012751)

meste; da blåser det godt. Og vi måtte slepe ganske sakte, så vi ikke skulle ødelegge noe, sier skipsfører Odd Arne Hermansen på RS «Reidar von Koss».

Underveis tok de opp en filmsnutt fra uværet, som ble svært populær i nettaviser og på Facebook. Se videoen her: [vimeo.com/110127251](https://vimeo.com/110127251)

Redningsselskapet takker for gaver innsendt til minne om:

- Tore-Fritz Andresen
- Egil Ytreøy
- Kjell Arne Børnes
- Jacob Skarpnes
- Asbjørn Letnes
- Arvid Herlof Slettvåg
- Karstein Agnar Lyngstadås
- Ivar Stamnesøy
- Per Taknæs
- Runar Jakobsen
- Audny Haugen
- Henry Nytun
- Per Magnar Halle
- Anders Røsås

MYRE: Slokket sjarkbrann

Erling Bendiksen var på vei ut av havna på Myre da han oppdaget brannen. Fiskeren fikk kjørt sjarken inn i en molo og hoppet i land. Redningsskøyta «Knut Hoem» kom først til stedet og begynte slukkingsarbeidet.

– Jeg hadde ikke tid til å tenke på noe annet enn å komme meg i land. Redningsdrakten lå forut i baugen, men jeg så ingenting og hadde ikke sjanse til å finne den, forteller Bendiksen.

– Takket være Redningsselskapets innsats fikk vi slokket brannen, sier Atle Hansen, vakthavende befal i Øksnes brannvesen.

FOTO: Trond K. Johansen



For en dag. Også været spilte på lag med drømmedagen.

MOSS: DRØMMEDAG FOR PETER

ETTER 14 MÅNEDERS KREFTBEHANDLING, FEIRET PETER (4) FRISKMELDINGEN SAMMEN MED STORE OG SMÅ REDNINGSFARTØYER OG MANNSKAPENE DERES.

TEKST OG FOTO: Henriette Thommessen

I sommer ble Redningsselskapet kontaktet av Norske Sanitetskvinnens Forening, som arrangerer «Min Dag» for alvorlig syke barn. De fortalte om Peter, en fireåring som hadde lange måneder bak seg med sykehusopphold på grunn av blodkreft.

Behandlingen er en stor belastning for en liten kropp. Peter har vært svært sårbar overfor infeksjoner, ligget i isolat, og

familiemedlemmer har måttet rømme huset ved den minste forkjølelse for å unngå å smitte ham. Han kunne ikke gå i barnehage eller være sammen med venner. Men han har lekt med redningsskøyta Elias og sett alle Elias-filmene, igjen og igjen.

– Kunne det la seg gjøre å la Peter få kjøre Elias? spurte sanitetskvinnene, som fikk et rungende ja fra Redningsselskapet – og en drømmedag med langt mer enn

Elias-kjøring. To redningsskøyter, Sea King-helikopteret fra 330-skvadronen på Rygge og en brannbil stilte også opp for 4-åringen. Ildsjel Steffen Svarstad fra Sjøredningskorpset i Østfold skal ha æren for den samkjørte organiseringen på tvers av etater.

– Det har vært utrolig gøy å få være med og ordne dette. Og det har vært en glede å få gi Peter en velfortjent drømmedag. Ingen etater har sagt nei til å delta, forteller han.

Det ble mange smil og gledestårer for foreldrene Signe og Kjetil Bergerøy Roer.

– Vi er utrolig takknemlige for denne dagen. Det er rørende at Peter får oppleve alt dette. Tusen takk for den viktige jobben dere gjør i Redningsselskapet! sier pappa Kjetil Bergerøy Roer.



Sea King: Stor stas å fly helikopter for f.v. storesøster Anniken, Peter, storebror Herman og foreldrene Signe og Kjetil.



Tok roret: Peter fikk være styrmann sammen med skipsfører Pål Bustgaard på RS «Horn Flyer».





Foto: Janna Myerscough Aarvik

Takknemlig: Samuel Medrano (t.h.) kan takke Odd Villy Arnesen for at han lever.

## FREDRIKSTAD: MØTTE SIN REDNINGS-MANN ETTER 15 ÅR

TEKST OG FOTO: Janna Myerscough Aarvik

– Jeg kommer til å takke deg i evig tid for at du reddet livet mitt. Du er en ekte helt! sier Samuel Medrano. Odd Villy Arnesen reddet ham fra å drukne da han var 4 år gammel. 14 år senere møttes de igjen.

– Kona og jeg gikk tur på brygga, da jeg så en brusflaske trille mot bryggekannten. Du løp etter den og snublet i en gammel togskinne, og stupte rett ut i sjøen.

– Jeg ropte «en unge har ramlet uti sjøen» og hoppet etter. Marginene var små. Du forsvant ned – det var rett før du fór mellom en båt og brygga. Jeg svømte etter deg, grep tak i jakka di og fikk deg opp, forteller Odd Villy Arnesen til Samuel Medrano.

Samuel ble reddet 11. juli 1999, og 2. oktober i år møttes de igjen for første gang.

– Dette er helt fantastisk. Veldig moro å treffe den fine gutten igjen. Alt gikk så fort; det sto om sekunder, sier

Arnesen med tårer i øynene.

– Det skulle ha vært flere mennesker som deg, sier Samuels far Esteban og gir Odd Villy en god klem.

– Det var mange netter jeg ikke fikk sove. Vi var begge to i sjakk. Jeg ville gjerne takke deg og er så glad for at vi nå får møtes, sier Esteban til Odd Villy. – Dette er stort og rørende. Det har jo gått så lang tid. Av og til tenker jeg på det, og jeg har stor respekt for Odd Villy, fortsetter Esteban.

– Jeg har mange ganger lurt på hva som har skjedd med ham. Det er flott å se at han har blitt stor og sterk, og at det går så bra med ham, sier livredder Arnesen, som mottok Redningssekskapets redningsdiplom fra skipsfører Kai Jensen på RS «Horn Flyer».

– Det er stort å dele ut diplom til noen som har gjort en så fantastisk innsats. Vi har jo dette som jobb, men det er annerledes når vanlige folk redder noen. Det er en bragd, sier Jensen.

## GRIMSTAD: DRAMATISK FOR FAMILIE

Det var en dramatisk ettermiddag da to voksne og tre personer fikk reddet seg i land på Gråholmen utenfor Grimstad i oktober. Båten hadde fått tau fra en blåse i propellen og lå og drev.

De fem fikk hoppet på land før båten traff holmen med stor kraft. Både kystvaktskipet «Nornen» og redningsskøyta «Inge Steensland» ble kalt ut, og de fem ble tatt om bord i «Nornen». Redningsskøytemannskapet fikk sikret båten fra å drive av sted.



Foto: RS «Inge Steensland»

## BERGEN: TIL STEDE FOR STORE OG SMÅ

Ingen jobb er for liten for gutta på redningsskøyta «K. G. Jebsen». Her lenser de ei jolle for vann før den løftes opp på flytebrygga.

– Ta en ekstra sjekk hvis du fremdeles har båten liggende ute. Lens båten for vann, så unngår du ubehagelige overraskelser, oppfordrer mannskapet.



Foto: RS «K. G. Jebsen»

# NY MOTOR er rimeligere enn du tror!

Du har hatt båten din i mange år og den er blitt som et familiemedlem. Du har lagt ned masse tid og penger på å holde skrog og interiør vedlike og gjerne oppgradert litt hvert år. Båten er som ny, men motoren er sliten.

**Mercury MerCruiser** har spesialisert seg på å gi din gamle båt nytt liv, **uansett hva slags motor du har fra før.**



Passer alle båter



Ny Mercury MerCruiser:

- Bedre ytelse
- Økt verdi
- Sikkerhet
- Den siste og beste teknologien for bedre båtoplevelse
- Reduserte drivstoff- og vedlikeholdskostnader
- Miljøbesparelser
- Større båtglede

Med Mercury MerCruisers **Bytt Til Nytt**-program er det **enklere** og **rimeligere enn du tror** å gi båten ditt et nytt og problemfritt liv.

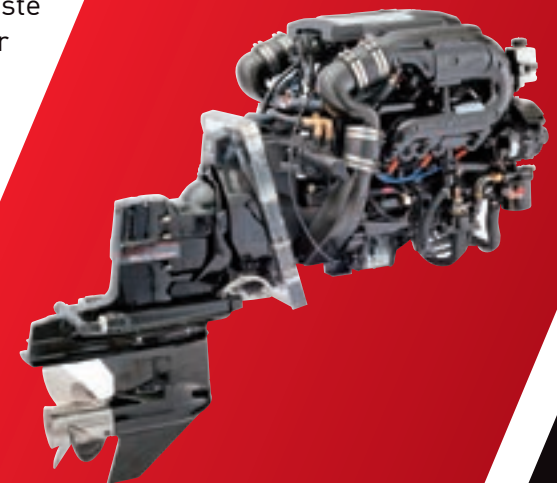
Mercury MerCruiser har motor, drev og gear til de fleste modeller, både bensin- og diesel. Ta kontakt så finner vi en løsning for DIN båt.

**Priser fra 102.000 \***

Mercury MerCruiser 3,0L TKS med Alpha drev, transom, kabler og instrumenter. Ved overgang fra Volvo Penta er adapterplate inkludert.

\* prisene er ink hk-avgift og mva. Montering kommer i tillegg.

Din nærmeste forhandler finner du på **www.mercury.no**



Verdens mest kjøpte innenbordsmotor





## STAVERN: RS UNG-SAMLING

I november var representanter fra Redningsselskapets unglag samlet i Stavern. Hjertestarterkurs, navigering med redningsskøyta og tautrekking var noen av

aktivitetene. Redningsselskapets Ung-lag er aktivitetsbaserte lokallag for maritimt interessert ungdom mellom 14 og 25 år over hele landet. Les mer på [rs.no/ung](http://rs.no/ung)

Foto: Janna Myerscough Aarvik



## REDNINGSSKØYTA PÅ NY 500-SEDDEL

Norges Bank hadde «Havet» som utgangspunkt da de inviterte til designkonkurranse for den nye seddelserien som lanseres i 2017.

Designer Terje Tønnessen og The Metric system vant med sitt forsideforslag, mens arkitektfirmaet Snøhetta vant baksiden av de nye sedlene. Det er den historiske redningsskøyta RS 14 «Stavanger» som skal pryde de nye 500-kronesedlene.

– Redningsselskapet sørget for å gjøre noen av våre viktigste, men farligste arbeidsplasser betydelig tryggere. Det sikret folks mulighet til å kunne etablere samfunn og næringsvirksomhet i utsatte områder og fortsatt vite at de ble tatt vare på. Dette er noe vi nordmenn tar for gitt i dag, men som i internasjonal sammenheng ikke er noen selvfølge. Redningsskøyta fungerer som et symbol på idéen om den norske velferdsstaten, forteller designer Tønnessen.

## OSLO: KULTURDEPARTEMENTET OVERTAR MUSEUMSFINANSIERING.

Fra neste år overtar kulturdepartementet den offentlige finansieringen av Norsk Maritimt Museum på Bygdøy. Tidligere har det vært delt mellom Oslo kommune og staten.

– Dette gir oss en etterlengtet forutsigbarhet, sier direktør Espen Wæhle, som får støtte fra Redningsselskapets president, Nicolai Jarlsby.

Redningsselskapet sitter i museumsstyret, og Jarlsby mener finansieringsløsningen vil gi et etterlengtet og godt fundament for å utvikle museet ytterligere.

Foto: Bergen Kreds



## KARMØY: Hummerfisker fikk rask hjelp

I løpet av årets første uke med hummerfiske hjalp redningsskøytene rundt 30 hummerfiskere.

Da RS «Bergen Kreds» kom fritidsfisker Harald Hereid til unnsetning, var det sterk kuling med storm i kastene. Hereid hadde fått teinetau i propellen og drev mot land.

– Båten lå bare én meter fra land da vi kom fram. Båtføreren hadde fått kastet ut en dregg, men båten hadde dunket i land før dreggen tok tak, sier skipsfører Øystein Sandberg på

redningsskøyta.

– Hadde redningsskøyta kommet litt senere, hadde båten blitt knust. Så jeg hadde kjempeflaks som ble berget så fort, sier fritidsfiskeren.



Foto: Redningsselskapet

## Sikring av Liv, Verdier og Miljø

Det Norske Veritas spiller en viktig rolle og er et anerkjent kvalitetsstempel innen Klasse. DNV har lang erfaring med klassifikasjon av ny og effektiv teknologi. Som DNV-kunde inngår du i et nettverk der service og tilgjengelighet står i fokus.

Klasse • Konsept • Operativ drift • Godkjent kontrollforetak • Sikkerhetsstyringssystem • Konsulenttjenester

Det Norske Veritas AS, Veritasveien 1, 1336 Høvik  
Tlf: 67 57 99 00, [www.dnv.com](http://www.dnv.com)

[www.dnv.com/fisk](http://www.dnv.com/fisk)







**Stor satsning:** Generalsekretær Rikke Lind og RS Sjøredningsskolens nye leder Børre Jacobsen i det nye simulatorsenteret i Horten.

# Horten: Skaper Europas ledende sjøsikkerhetssenter

TEKST: Tanja Krangnes og Frode Pedersen

**Børre Jacobsen skal lede Sjøredningsskolen AS, Redningsselskapets nye storsatsing på maritim kompetanse.**

I sin nye jobb får Horten-ordføreren ansvaret for å utvikle den maritime kursvirksomheten ved høyskolesenteret på Bakkenteigen i Horten. Han skal også lede utviklingen av Langgrunn (tidligere Borre havarivernskole), bare få minutter fra Bakkenteigen.

– RS Sjøredningsskolen skal bli Europas ledende sjøsikkerhetssenter. Vi skal på sikt kjøre kurs over hele skalaen, fra offshore til kurs for barn og unge, sier generalsekretær Rikke Lind i Redningsselskapet.

Redningsselskapet overtok Norges Maritime Utdanningssenter (NMU) i vår. NMU er nå slått sammen med Redningsselskapets sjøredningsskole, som er flyttet

fra Stavern til Horten. Samtidig kjøpte Redningsselskapet også bygningsmassen til tidligere Borre havarivernskole.

– Jeg ser virkelig frem til å ta fatt på en viktig jobb i et selskap som er synonymt med alt som er sikkert og bra på sjøen. Jeg kjenner Horten og Vestfold, og vet at det sterke maritime miljøet i denne delen av Norge vil ønske både internasjonale og nasjonale studenter og kursdeltakere hjertelig velkommen, sier Børre Jacobsen.

## FYRTÅRN FOR SJØREDNING

Jacobsen betegner staben på Sjøredningsskolen som et høykompetent team, som vil kunne legge alt til rette for å skape et europeisk fyrtårn innenfor sjøredning, slik Redningsselskapet nå ønsker.

Han begynner i jobben 1. april 2015. Skolen drives nå med konstituert ledelse,

og jobben med å utvikle lokalene ved Langgrunn er allerede påbegynt. Her har Redningsselskapet fått med seg Horten Industripark som medinvestor.

Sjøredningsskolens ambisjon er å bli det sentrale og foretrukne kurs- og kompetansesenteret for søk og redning i Norge, og på litt sikt ha en solid posisjon blant de ledende miljøene i Europa.

– Gjennom dette arbeidet vil Redningsselskapet bedre kunnskapen og sikre den beste kompetansen blant dem som skal sørge for beredskapen langs kysten. RS Sjøredningsskolen er sammen med resten av RS en del av noe unikt. Vi redder liv, vi er med på å utgjøre en forskjell. Alle er vi viktige brikker i en helhet som kyst- og båtfolket trenger, sier generalsekretær Rikke Lind.

## KJEMPENYHET!

HOBBYFISKERENS DRØM OG TROFASTE VENN!

Ny, videreutviklet versjon av de siste årenes storselger. Bensin- eller eldrevet med hhv 220 eller 150 kg trekkraft - begge med regulerbar hastighet.

### P220 - bensindrevet

Motor: 4-takts Honda GX25.  
Løfteevne / Trekkraft: 0 - 220 kg.  
Regulerbar hastighet: 0 - 30 m/min.  
Tank (innebygget): 0,55 l. Nok til 1,5 t drift.  
Drivstoff: Blyfri 95 oktan.  
Valgfritt vinkel eller planfeste medfølger.  
Vekt ca 13 kg

### E 150 - elektrisk

Motor: 12 V - 300 W (børsteløs).  
Forbruk: 0-20 A, alt etter belastning.  
Løfteevne / Trekkraft: 0 - 150 kg.  
Regulerbar hastighet: 0 - 25 m/min.  
Kabel m/kontakter medfølger.  
Valgfritt vinkel eller planfeste medfølger.  
Vekt ca 13 kg.

Vi sender over alt - ta kontakt for pristilbud!

Importør og forhandler:

Foto: Aina Østebøvik Olsen

Olsen Fangst og Kraftblokk v/ Harald Olsen, Sundveien 388, 4250 Kopervik. Tlf +47 905 64 598 Mail: kraftblokk@gmail.com [www.kraftblokk.no](http://www.kraftblokk.no)

### Beta Marine Hybrid

- Består av både en dieselmotor med girkasse og en elektromotor på 10 KW
- Kjør miljøvennlig, nesten lydløst og behagelig ved hjelp av elektromotoren
- Bruk dieselmotoren ved større effekt behov eller ved lading av batteriene - lader med inntil 5 KW effekt

### Hvorfor velge Beta Marine?

- Kvalitetsmotor fra Kubota
- Lun rolig gange
- Leveres fra 10 - 90 HK
- Internasjonal forhandlerstøtte
- Ekstra utstyr tilpasset ditt behov
- Markedets beste pris?



Beta Marine

Tlf: 928 66 501 | [www.betamarine.no](http://www.betamarine.no)

### BETA MARINE

### Beta Marine motor med seildrev

- 13,5 HK - 56 HK  
Kan leveres med seildrev  
Kan også leveres med seildrevkit tilpasset Volvo 110S, 120S og Yanmar SD20



# Tromsø: Stort forbedringspotensial

Samhandlingsøvelsen «Vengsøy» viste med all tydelighet at det er behov for hyppigere øvelser mellom Redningsselskapet og de andre nødressursene.

Bilferja Vengsøy grunnstøter, mens den går i full fart. Kollisjonen er så kraftig at flere passasjerer blir hardt skadet og trenger umiddelbar førstehjelp.

Redningsskøyene «Gideon» og «Ryfylke» setter straks kursen mot skadestedet og setter førstehjelpsmannskap om bord. Hakk i hæl kommer Kystvakten og Røde Kors med sine ressurser. Mannskapet på ferja har allerede fått redningsflåte på vannet, og fått evakuert de fleste uskadde passasjerene.

### MÅ ØVE MER

– Jeg synes det burde vært krav til jevnlike øvelser. Ikke minst for passasjerenes trygghet. Vi må øve mer. Både når det gjelder samhandling og den enkelte, sier øvelsesleder Anja Jenssen Redningsselskapet.



Øve mer. Lærdommen etter øvelsen viser behov for hyppige øvelser mellom RS og de andre nødressursene.

Blant øvelsesmomentene ser Jensen blant annet et potensial i bedre prioritering av de skadete. En person som var mindre skadet fikk umiddelbar hjelp, mens en markør som var hardt skadet ble liggende lenge, slik at tilstanden hans ble livstruende.

– Personellet bruker for lang tid på å få oversikt over skadestedet. Heller ikke kommunikasjonen mellom etatene er god nok, sier Anja Jenssen.

# VESTERÅLEN: BÅTTYVERI BLE GLADSAK



Husker du historien om sju år gamle Magnus Gundersen som ble frastjålet båten sin? Nå er båten kommet til rette igjen og auksjonert bort.

Benny Høynes, Ole Håkon Johnsen og Kent David Brunborg ble en smule opprørt av historien om syvåringen som stolt skulle vise frem den nye båten sin til besteforel-

drene, men kom til tom båt plass.

Guttungen hadde spart lenge for å få råd til båt, men rakk ikke engang å få den forsikret før den ble stjålet. Da satte trioen i gang kronerulling for å skaffe ny båt til Magnus. Etter bare en uke var pengene samlet inn, og en lykkelig og overrasket 7-åring fikk overrakt en Pioner 13 med motor – som ble levert av redningsskøyta «Knut Hoem».

19. oktober ble båten gjenfunnet demontert i et naust i Harstad. Eierne av naustet kjente den igjen fra medieomtalen av saken, og fikk varslet familien. Båten ble auksjonert bort for 22 000 kroner. I tillegg hadde båtinnsamlingen et overskudd på drøyt 7000 kroner. Disse pengene går uavkortet til Redningsselskapets arbeid for barn og unge i Nordland.

– Det er helt vilt hvordan dette har tatt av. Det er imponerende at voksne menn som ikke engang kjenner syvåringen, tar

initiativ til en slik kronerulling. Og like hyggelig er det at velger å gi overskuddet til oss, sier distriktsleder Rolf Erik Stenersen i Redningsselskapet Nordland.

Stenersen skal nå ta en prat med initiativtakerne for å finne ut hvordan de ønsker at pengene skal brukes. Han ser for seg sommerskole, forebyggende seilas eller leirskole for barn og ungdom som mulige områder å bruke midlene på.

Også Magnus' far, Rainer Gundersen, er takknemlig for innsatsen fra sortlandsgutta som startet kronerulling.

– En lei sak førte til et flott engasjement. Saken har nå fått en fantastisk utgang, sier Gundersen, som er svært fornøyd med bruken av auksjonspengene.

– Det kunne ikke blitt bedre. Både Magnus og jeg er veldig glad i Redningsselskapet, og Magnus blir alltid i fyr og flamme når han ser redningsskøyta, sier han.



RS Exposure Marine X2 er julegaven for deg som ønsker å lyse opp hverdagen for noen du er glad i. Det er en multibrukslykt med en lysstyrke på hele 700 lumens, designet for søk og «mann over bord». Lykten er vanntett, flyter og har mange nyttige lysfunksjoner som automatiske SOS-signaler, blinking, arbeidslys og rødt lys for nattsyn. Perfekt i båten, på hytta eller til tur med bikkja i vintermørket. Lykten kan bestilles på [www.rs.no/profflykt](http://www.rs.no/profflykt). Ordinær pris 1995 kr, **julekampanje frem til julaften 1495 kr.**



# – Å få være med å redde liv er helt spesielt

*Generalsekretær Rikke Lind tenker sjøsikkerhet året rundt. Julaften ligger det en innpakket redningsvest under minst ett juletre.*

TEKST OG FOTO: Tanja Krangnes

**H**va er det viktigste du har fått utrettet med Redningsselskapet på dine 2 ½ år ved roret?

– Organisasjonen er fornyet, og vi har fått balanse i økonomien. Vi har flere operative redningsskøyter, og har med det fått tett hull i beredskapen langs kysten. Det skal vi fortsette med framover.

**Hva er det beste med jobben som toppsjef i Redningsselskapet?**

– Menneskene i organisasjonen. Alle som jobber eller er frivillig, på både sjø og land, er en viktig del av RS-familien, og bidrar på hver sitt vis til en større helhet der vi redder liv langs kysten. Jeg elsker å være på sjøen med de utrolig modige sjøfolkene våre som går ut i røft vær og i situasjoner som er ekstremt krevende.

**I den pågående strategiprosessen skal Redningsselskapet se inn i glasskulen frem mot 2025. Hvordan ser du for deg RS om 10 år?**

– Det viktigste er å legge til rette for at organisasjonen tar i bruk mulighetene som ligger i ny teknologi og omsetter idéer til nye produkter som vi pr. i dag ikke vet hva er. Mye vil skje i løpet av ti år, men det vi er sikre på, er at Redningsselskapet vil være der og redde liv.

Alle ansatte og frivillige er invitert til å

være med på å lage strategiplanen «RS 2025» og gi sine innspill til hva som er viktig for oss fram mot 2025.

**Hvordan vil du oppsummere RS-året 2014?**

– Det har vært et veldig krevende år, med enormt mange oppdrag for skøyten. Mange har strukket seg ekstra langt. Det er jeg takknemlig for.

Rapporten etter 22. juli-terroren påpekte svakheter med samhandling og ledelse. Den angår alle som jobber med beredskap. I 2014 har vi tatt viktige skritt for å bidra til bedre samhandling i hele beredskapskjeden, og med det gi et best mulig tilbud alle som er på sjøen og langs kysten. Vi har satt inn ekstra ressurser på øvelse og samhandling og jobbet mye sammen med brann og politi. Et av resultatene er at redningsskøyten nå bistår på flere branner.

Vi har også flyttet og utvidet Sjøredningsskolen, med bakgrunn i at vi skal satse enda sterkere på kompetanse hos mannskapene våre. Dette er et kontinuerlig arbeid, der vi fornyer kunnskap og tar i bruk relevant, ny teknologi for å kunne gjøre en best mulig jobb langs kysten.

**Det har vært travelt på kaikanten i sommer også, der en liten redningsskøyte**

**har sjarmert små og store?**

– Ja, lille Elias ble relansert i vår med en ny båt som de minste kan kjøre, og vi har fått givere til 25 Elias-båter som er sjøsatt. Men vi trenger flere båter, så her er det bare å melde seg! Vi har også fått en sprekere utgave av Elias-klubben. Elias er utrolig populær hos både barn og foreldre, og en fantastisk måte å formidle sjøvettpå. Vi vet at holdninger og kunnskap redder liv, og arbeidet vårt med ulykkesforebygging starter her.

**Redningsselskapet har reddet 22 liv så langt i år – 10 flere enn på hele fjoråret. Hva tenker du om det?**

– Vi har fått 20 menn og to kvinner levende hjem så langt i år. Våre folk sørger for at en bestefar, en ektemann eller en mor kommer hjem til en familie og et lokalsamfunn som blir lykkelige, i stedet for å bli tyngt av savn og sorg. Å oppleve at vi er forskjellen mellom liv og død, er veldig sterkt, hver eneste gang vi redder noen.

**Hva blir viktig for Redningsselskapet i 2015?**

– Å redde flere liv. Det er fremdeles alt for mange som drukner. Vi skal møte enda flere med våre ulykkesforebyggende budskap, og være med på å gi flere praktisk kunnskap om sjø- og båtliv ved å utvikle

nye kurs å la «Ta roret, kjerring».

**Fritidsbåtfolket har gått i opplag, og snart starter de store fiskeriene sin sesong. Hvor viktig er fiskerne for Redningsselskapet?**

– Redningsskøyten er en viktig trygghetsfaktor for kystnæringene her i landet. Av og til får vi høre at Redningsselskapet prioriterer fritidsflåten. Faktum er at bare ni av våre 45 redningsskøyter er stasjonert i det området der halvparten av landets

rundt 320 000 forsikrede fritidsfartøyer befinner seg – på kyststripa mellom Kristiansand og svenskegrensa. De øvrige 36 redningsskøyten dekker resten av kysten, der også det vesentligste av fiskeriene foregår.

I fjor hjalp redningsskøyten rundt 900 av landets 5 000 aktive fiskefartøyer. Det vil si at nesten hver femte fiskebåt fikk assistanse fra oss. De fleste oppdragene er på grunn av garn i propellen og motorstopp. Ofte betyr hjelpen fra redningsskøyta at fartøyet unngår å avbryte fisket og dermed misten inntekter. Det er en stor verdi for fiskeflåten.

**Vi går snart inn i en viktig julehøytid for mange. Hva betyr jula for deg?**

– Det er en veldig viktig høytid. Jeg har gode minner fra barndommen, der hele familien var samlet. Nå til jul kommer barna hjem fra Bergen, Oslo, London og Hamar, og vi bruker dagene til å kose oss med god mat og samvær. En tur i kirken hører også med.

Samtidig er jula en tid for gaver og for å gjøre noe for andre. Selv håper jeg at mange har lyst til å støtte arbeidet vårt for en trygg kyst ved å gi et ekstra bidrag, og kanskje pakke inn en redningsvest eller et Elias-medlemskap til noen. Hos meg er det alltid en vest under juletreet.

**I fjor var du med på å lansere kampanjen «Hjem til jul». Hvordan ser beredskapen til Redningsselskapet ut nå, en måned før jula setter inn?**

– Våre redningsmannskaper er på vakt 24 timer i døgnet, året rundt – og med flere redningsskøyter enn noen gang. Jeg vil gjerne sende en varm tanke til dem som er på jobb nå i jula, og ønske alle våre medlemmer og støttespillere en riktig god og fredfull jul.

**Hjem til jul.** Rikke Lind synes det er sterkt hver gang Redningsselskapet redder et liv, og bringer noen trygt hjem til familien.







Industri Energi: Et forbund for industriansatte til havs og på land

# UANSETT VÆR

Industri Energi organiserer 58 000 medlemmer innen produksjon av aluminium og andre metallproduserende industrier, solenergi, petrokjemisk og farmasøytisk industri, samt møbel- og kjøkken. Industri Energi er også den største arbeidstakerorganisasjonen innen olje- og gassindustrien i tillegg til innen glass- og keramiske virksomheter. Videre organiserer forbundet ansatte innen skipproduksjon, i miljøbedrifter, vaskerier, renserier, plastbedrifter, fiskefor- og fiskemelbedrifter, og en rekke andre bransjer. Forbundet organiserer medlemmer i et område som står for 80 prosent av norsk eksportverdi.

[www.industrienergi.no](http://www.industrienergi.no)



**6**  
ÅRS GARANTI  
**HONDA**  
MARINE

**HONDA**  
MARINE

## NORGES MEST KREVENDE BÅTBRUKER VELGER HONDA!

Norges mest krevende båtbruker har valgt Honda utenbordsmotorer for sine båter. Uansett vær og forhold, sommer eller vinter, Redningsselskapet er avhengig av motorer som har ekstrem driftssikkerhet og ytelse, samtidig som de gir redusert drivstofforbruk og overlegne miljøegenskaper. Honda Marine er stolte over å ha blitt vurdert som det beste alternativet for Redningsselskapets nye Arronet båter, både på ytelse, service og pris.

Besøk din Honda Marine forhandler, og oppdag selv hvorfor Redningsselskapet valgte Honda utenbordsmotorer.

**KELLOX**  
[www.kellox.no](http://www.kellox.no)  
Best til lands - Best til vanns

## Vil du bli mannskap på en redningsskøyte?

Flere av Redningsselskaps skøyter trenger frivillig mannskap. Har du lyst på en hobby med mening, og samtidig komme deg ut på havet sammen med andre likesinnede?

**TEKST:** Lars Kristian Larsen

– Som frivillig får man et godt sosialt miljø. Man kommer seg ut på sjøen, og man kan gjøre en livreddende innsats, sier prosjektleder Lars Erik Hagen i Rednings-selskapet.

Hagen trekker også frem de mange kursene for frivillige i Redningsselskapet.

– Våre frivillige får blant annet tilbud om førstehjelpskurs, redningstekniske kurs, sikkerhetskurs, hurtigbåtkurs og praktisk opplæring. Etter hvert kan man stige i gradene og få sponset D5L-sertifika-tet, slik at man får utsjekk som båtfører, sier Hagen.

Frivillige i Redningsselskapet begyn-ner som aspiranter og får muligheten til å jobbe seg opp til båtfører, via matros og bestmann (styrmann). Har man sertifika-tene i orden, vil denne prosessen gå langt fortore.

### PÅGANG I BYENE – MEN MYE LEDIG

Flere av sjøredningskorpse i de største byene har stor pågang og opererer med ventelister. Størst pågang har korpset i Stavanger, som har 70 personer på ven-teliste.

Ventelister er det også i Østfold, Vest-fold, Kristiansand, Bergen og Tromsø. Men det er også mange korps som for øyeblikket er tynt bemannet.

Se komplett oversikt over korpse som trenger mer mannskap i oversikten til høyre.



**Mjøsa:** RSRK Mjøsa har behov for flere frivillige. Korpset disponerer Redningsselskapets raskeste skøyte, RS 148 «Mjøsvekten» med en toppfart på 45 knop.



**Trondheimsfjorden:** – Vi er alltid åpne for å ta imot flere, sier Frode Roness, som er leder i Trondheimsfjorden sjøredningskorps. Korpset disponerer «RS Uni», en vannjetdrevet skøyte i Simrad-klassen.



**Femunden/Røros:** –Vi vil gjerne ha inn nye medlemmer. Nytt blod og friskt engasjement er noe vi trenger, da vi drifter både korps, Elias RS og UNG, sier leder for RSRK Femunden, Robert Hermo. Korpset disponerer RS «Uni Røros», en råteff Arronet aluminiumsbåt.



**Måløy og Selje:** – Vi er godt i gang med rekrutteringen, men vi vil fortsatt ha inn flere frivillige, sier Jannicke Kvalheim Myrestrand, nesteleder i korpset. RS «Simrad Buholmen» har fast base i Måløy, og det jobbes med å etablere en tilleggsbase i Selje kommune, hvis man finner nok frivillige.



**Aukra/Fræna:** – Vi trenger hovedsakelig flere båtførere, men annet mannskap er også interessant, sier korpsleder Kevin Solem. Korpset holder til på Aukra og Fræna, og disponerer RS «Mærsk», en skøyte i Simrad-klassen med vannjet og toppfart på 36 knop.



**Solund og Gulen:** – Vi har seks stasjoner, og vi trenger folk. De som er interessert får være med;

her slipper vi aspiranter til umiddelbart, sier leder Jarle Haugsvær. RS «Utvær» er skøyta som dette korpset disponerer.



**Alta:** – Det hadde vært ideelt å få inn mellom 8 og 10 nye aspiranter. Vi har aspiranttrening annenhver torsdag, i tillegg til at de er med på vaktlagene som går på skøyta, opplyser leder Geir Aslaksen. Korpset disponerer RS «Vekteren».



**Brønnøysund:** – Vi trenger flere frivillige i korpset og har ingen på venteliste for øyeblikket, sier korpsleder Kristian Warholm. Han og hans korpسمedlemmer er ute på redningsoppdrag i RS «Uni Helgeland».



**Telemark/Kragerø:** – Vi i Telemark trenger flere frivillige og har ingen venteliste. Interesserte oppfordres til å ta kontakt, sier Ole Gundersen, som er korpsleder og båtfører på RS «Uni Kragerø», en topp moderne skøyte i Bergesen-klassen.



**Harstad:** – Vi trenger mellom fem og ti frivillige, så vi ønsker nye medlemmer hjertelig velkommen, sier nestleder i korpset, Steve Eliseussen. RS «Kjøpstad» heter skøyta som er stasjonert i Harstad.

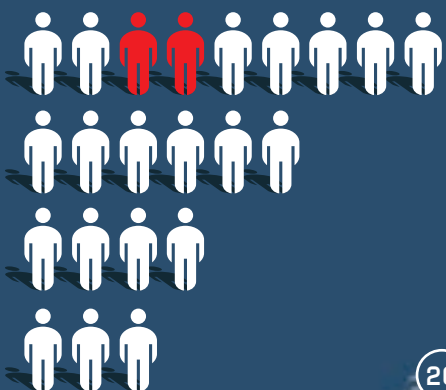


**Sunnhordland:** – Vi har fått inn en del nye søkere nå i høst, men vi trenger noen flere frivillige, opplyser Hans Kristian Kismul, som er leder i korpset. Korpset disponerer RS «Simrad Færder».

Vil du være med og utgjøre en forskjell? Meld din interesse på [rs.no/frivillig](http://rs.no/frivillig)



# 22 LIV



20 MENN OG  
TO KVINNER  
ER REDDET AV  
REDNINGS-  
SKØYTENE SÅ  
LANGT I ÅR.  
DET ER 10  
FLERE ENN I  
HELE FJOR.



2

1

17 18

21

1

BALLSTAD 3. JAN.



Fiskeren Tom Roger Jensen blir reddet av RS «Det Norske Veritas» da sjarken hans tar inn vann og synker i løpet av få minutter.

2

VESTERÅLEN 30. JAN.



Etter et kajakkvelt ligger Bjørn Bendiksen to timer i iskaldt januarvann før han blir reddet av RS «Gjert Wilhelmsen». Datteren Ronja fikk varslet da han ringte fra en vanntett mobil.

3

KRISTIANSAND 16. MAR.



En 66-åring blir reddet av Redningsselskapets sommerpatruljebåt etter å ha stått i tre-fire timer på et skjær. Båten hans ble funnet drivende og tatt inn til land, der en lokal fisker kjente den igjen.

4

STAVANGER 22. MAR.



RS «Ryfylke» finner en turløper som hadde fått et epileptisk anfall og ikke visste hvor han var.

5 6

GRIMSTAD 11. MAI



RS «Inge Steensland» redder Torfinn Stokkedalen og Odd Tellefsen, som er om bord i hver sin fritidsbåt, rett før de treffer berget. Den ene har dratt ut for å hjelpe kameraten som hadde fått motorstopp, da han selv fikk problemer.

7 8

BERGEN 24. MAI



To meter fra land blir en båt som driver med to personer om bord berget av redningsskøyta «Bjarne Kyrkjebø».

9

HAUGESUND 24. MAI



Styrmannen på RS «Bergen Kreds» våknet av ropene til Anja Kalheim, som ikke kom seg opp etter å ha falt fra brygga i Haugesund.

11 12

LANGESUND 22. JUNI



To polske fiskere i en snekke blir reddet av RS «Uni Kragger» etter å ha drevet rundt med motorstopp en hel natt.

13

STORD 19. AUG.



Ved midnatt blir redningsskøyta «Simrad Færder» kalt ut til en båtbrann, der en person er savnet. Ved hjelp av varmesøkende kamera finner de en nedkjølt person som er i ferd med å ta seg opp på land, etter å ha svømt en kilometer.

15

MISSINGEN 30. AUG.



Seilbåtmannskap observerer en person som vinker på et skjær og varsler Tjøme radio. RS «Egil J. Nygård» redder den sterkt nedkjølte mannen.

16

SINGLEFJORDEN 20. SEP.



En mann står på styrhustaket da RS «Horn Flyer» finner ham i mørket. Motoren hadde stoppet, og strømmen hadde gått. Hadde de kommet fem minutter senere, ville båten trolig ha sunket, sier skipsfører Pål Bustgaard.

17 18

BODØ 29. SEP.



To fiskere blir reddet av RS «Skomvær III» etter at sjarken deres hadde begynt å drive i stormen. – De var der da vi trengte dem, sier Rune Nilsen, den ene av de to som ble reddet.

10

BERGEN 24. MAI



RS «Bjarne Kyrkjebø» redder en beruset person som har lagt ut på svømmetur og ikke kommer seg opp i båten han hoppet fra.

14

TROMØYA 24. AUG.



En mann og en hund observeres fra land etter at en brottsjø har veltet båten under en fisketur. Redningsskøyta «Inge Steensland» får reddet begge om bord.



19

HANKØ 1. OKT.

## JEGER REDDET MED VANNSCOOTER

– Jeg var redd en periode. Motoren hadde løsnet, dreggen mistet jeg, og jeg ble skylt på skjæret i dårlig vær, sier Kai Erik Larsen, som ble reddet av mannskapet på redningsskøyta «Horn Flyer».

**TEKST OG FOTO:** Janna Myerscough Aarvik

– Jeg var ute på et skjær utenfor Strømtangen fyr ved Fredrikstad og jaktet på



fugl. Plutselig blåste det opp, og påhengsmotoren løsnet fra båten. Rett etterpå brakk dreggen rett av, og da ble båten skylt på land. Jeg pakket en vanntett pose med ullpledd, ullgenser og nødbluss og hoppet i land. Uten sko – så fikk jeg bedre grep når jeg skulle lande på det glatte berget, sier Kai Erik Larsen.

Det var mørkt da Larsen sendte opp nødbluss. Derfor ble han oppdaget av redningsskøyta.

– Det var bra du hadde med deg nødbluss,

ellers hadde det blitt vanskelig å finne deg, sier skipsføreren på redningsskøyta, Kai Jensen.

### REDDET MED REDNINGSVANNSKUTER

Det var for grunt for redningsskøyta å gå helt opp på skjæret, så de sjosatte redningsvannskuteren og hentet Larsen med den.

– Jeg var lettet da jeg så dere! Det var fenomenalt at dere kom. Takk så mye for hjelpa! sier han til sine redningsmenn da han møter dem igjen, dagen etter.

20

JØA 2. OKT.

## SAVNET NØDRØYK OMBORD

Jostein Sørensen hoppet på havet og svømte i land på en øy da båten hans veltet. 40 minutter senere ble den søkkvåte fiskeren funnet og tatt om bord i redningsskøyta «Harald V».

**TEKST:** Tanja Krangnes  
**FOTO:** RS «Harald V»



Jostein Sørensen fra Nærøy var ute for å sette fisketeiner nord om Jøa, da han fikk tau i propellen.

– Jeg klarte å få av tauet, men da var jeg nesten oppi fjæresteinene. Da jeg prøvde å bakke, skjønte jeg at båten kom til å hvelve og hoppet ut før det skjedde, forteller han.

Fiskeren svømte i land på ei lita øy,

Nordøya, der han fikk dratt fram sin vann-tette telefon.

– Jeg var snar til å ringe redningsskøyta. Nummeret har jeg lagret på telefonen, sier Sørensen.

Rett etter han hadde lagt på, forsvant signalet på telefonen før den etter hvert slo seg av. Mens Sørensen ventet på redningsskøyta, holdt han varmen med å gå rundt på øya.

– Jeg ble glad da skøyta kom, forteller Sørensen.

Vel om bord fikk han på seg tørre klær, og da RS-Magasinet snakket med ham på telefon, var redningsskøyta nesten framme på skøytestasjonen i Rørvik.

– Akkurat nå har jeg aller mest lyst på en røyk; det er mange timer siden den forrige. Du kan skrive at redningsskøytene bør ha nødrøyk om bord, sier han og flirer.

22

OSLOFJORDEN 20. OKT

## DRAMATISK FISKETUR ENDTE GODT

48-år gamle Yvonne Cathrine Sæther Borlaug takker hunden og Redningsselskapet for at hun er i live.

**TEKST OG FOTO:** Lars Kristian Larsen

Det ble en dramatisk oktoberkveld for Yvonne Cathrine Sæther Borlaug, da hun dro ut for å fiske fra sin 15-fots Pioneer. Hunden Diva var med, og Yvonne hadde planer om å fiske makrell til agn i ekte-mannens hummerteiner.

– Det var første gang jeg dro ut i båten alene. Og det blir kanskje siste også, sier hun.

Etter å ha kjørt et stykke ut, begynte Borlaug å fiske. Etter hvert ble hun kald og besluttet å dra hjem for å få varme i kroppen igjen. Da var det motoren ikke ville starte, til tross for gjentatte forsøk.

Hun forsøkte å ro, men årepinnen på styrbord side knakk og falt i vannet. I fortvilelsen forsøkte hun seg igjen på motoren, men hun fikk den ikke til å starte.

– Jeg klarte rett og slett ikke å dra hardt nok i snora, sier Yvonne.

Etter hvert ble hun utmattet og sank sammen på dørken i båten. Der sovnet hun, kald, våt og forkommen, mens båten drev utover og timene gikk.

– Plutselig våknet jeg igjen, fordi hunden slikket meg i ansiktet. Da fikk jeg litt



energi og fikk ringt til politiet, som igjen varslet redningsskøyta.

48-åringen innrømmer at hun ikke er spesielt båtvant, og heller ikke godt kjent i skjærgården. Hun kunne derfor ikke fortelle skøytemannskapet hvor hun befant seg. Men hun visste at hun drev utover.

### TAKKNEMLIG JOBB

– Etter at vi fikk meldingen, tok vi kontakt med Hovedredningssentralen og satte kursen mot området der vi trodde hun kunne være, basert på vindretning og intuisjon, sier skipsfører Kai Jensen på redningsskøyta «Bergesen DY».

– Når man ligger i en liten båt på fjorden alene i mørket, er man ikke så lett å finne uten videre, så vi startet søk med infrarødt kamera og radar. Til slutt fant vi et radarsignal som ikke skulle være der. Vi satte FLIR-kameraet på dette signalet og fant båten. Hun var kjempekald, ute av seg og forvirret, sier Jensen.

Den siste måneden har Jensen og hans mannskap vært med på å redde to liv. Det gjør jobben ekstra meningsfull.

– Dette er en veldig takknemlig jobb. Og særlig på denne årstiden, når det er mørkt og kaldt, skal du ikke ligge lenge slik i båten før det går galt. Vi fikk henne om bord og ga henne tepper og satte på varmen. Da kviknet hun til, sier skipsfører Kai Jensen på «Bergesen DY».

For Yvonne Cathrine Sæther Borlaug ble opplevelsen en skikkelig lærepeng.

– Jeg så dem langt borte, så jeg veivet med telefonen. Jeg så at de kom nærmere, men den tiden føltes som en evighet. Jeg var redd. Redd er egentlig bare fornavnet. Takk for at dere finnes, sier Yvonne.





21

## MOSJØEN 09. OKT

– Båten steila og gikk nesten rundt baklengs, og så stoppet motoren. Det var stiv kuling og opp til fire meter høye bølger. Mobilen min var tom for strøm, så jeg fikk ikke sagt ifra, sier Gjermund Alexander Høgseth (20) som ble funnet av redningsskøyta «Skomvær III» etter fire timer.

## REDDET FRA HAVARI I STIV KULING

**Våt og kald.** Forrige gang han var på redningsskøyta, hadde han sittet flere timer på steinene, våt og kald, og ikke visst om han skulle bli reddet eller ei. I bakgrunnen ligger båten hans opp-ned og slår i fjæra.

TEKST &amp; FOTO: Janna Myerscough Aarvik

## DE LETER NOEN TIMER I FJÆRA, DRAR TILBAKE TIL SUNDØYA, FÅR LÅNT EN BÅT OG SPEIDER I KIKKERT. INGEN SØNN OG BROR Å SE.

**D**en 9. oktober 2014 skulle Gjermund kjøre sin nye båt fra Sundøya utenfor Sandnessjøen til Mosjøen. Han skulle ta opp båten for vinteren, og faren ventet på småbåtkaia i Mosjøen. Båten, en Finnmaster 52 sc på 17 fot, hadde kjørt bare 20 timer, og han hadde spart lenge for å få råd til den. Høgseth dro fra Sundøya ca kl 14:30. Det var lyst, det blåste en del, og det var én meter høye bølger. På mobilen var det 50 prosent strøm.

### BÅTEN STEILER

Han har kjørt i tjue minutter da han møter bølgene på sydspissen av øya. Bølger på opp til fire meter. Da steiler båten og går nesten rundt baklengs. Motoren suger inn vann og stopper. Etter et par minutter får han start igjen, men motoren stopper da han er 50 meter unna land.

– No fer båten, tenker han.

Bølgene driver fort mot steinene, og Høgseth hopper ut i sjøen. Han prøver å redde båten fra å bli knust og legger ut fendere. Han prøver å fortøye i et tre, men det nytter ikke. Etter 40 minutter gir han opp. Nå er telefonen tom for strøm.

Han tar av seg de våte klærne og henger dem opp i et tre for å tørke dem. Det blåser hardt. Han er iskald og roper av all sin hals etter hjelp. I nesten en time roper han etter båtene han kan skimte der ute. Men ingen ser ham. Så gir han opp.

Rundt ham er det steile fjell, men han bestemmer seg for å prøve å gå over fjellet for å lete etter sivilisasjon. Han går i femten minutter, men så snur han. Det

begynner å bli mørkt. – Jeg skjønnte at det var håpløst; det var langt å gå til nærmeste hus, og jeg hadde aldri funnet frem i mørket. Dessuten var det bratte fjell over alt, sier Gjermund.

Tilbake ved båten kan han ikke gjøre annet enn å vente. Det er bekmørkt og han fryser, men han har trua på at han skal bli reddet.

– Jeg visste jo at pappa ventet på meg, så jeg ventet bare på å bli reddet. Samtidig visste jeg at det kom til å bli fryktelig kaldt om ikke redningen skulle komme den natta.

### BRØDRE OG FAR PÅ LETEAKSJON

På småbåthavna i Mosjøen står faren hans, som også heter Gjermund, og venter. Han er klar med hengeren og skal ta imot båten.

Sønnen burde ha kommet frem før ham, men han kan ikke se ham noe sted. Da ringer han flere kompiser og de tre andre sønnene. De leter noen timer i fjæra, drar tilbake til Sundøya, får lånt en båt og speider i kikkert. Ingen sønn og bror å se.

– Jeg trodde jeg hadde mistet ham, sier faren.

Han ringer politiet, som setter i gang leteaksjon, men han ville ikke varsle kona før han visste mer.

HRS tar kontakt med redningsskøyta klokka 18:10 via Bodø Radio.

– Vi lå tilfeldigvis i Sandnessjøen da, og kastet loss på ti minutter, sier skipsfører Gunnar Waagø.

Tankbåten «Pioneer Knutsen» hadde sett noe i fjæra og meldte fra om posisjonen. Redningsskøyta kjører i full fart, og etter en time finner de ham.

– Han hadde på seg mørke klær, så det var ikke så lett å få øye på ham, sier Waagø.

De sjøsatte gummijolla klokka 19:10, og 19:20 var Gjermund om bord. Da var han iskald og våt, og fikk låne klær av mannskapet.

### TRODDE SØNNEN VAR DØD

På kaia i Mosjøen stod mora, faren og de tre brødrene og ventet.

– Mamma var glad for å se meg igjen, sier Gjermund.

– Æ trodde du var kommen bort, var det første hun sa.

### GOD FØLELSE Å REDDE LIV

Gjermund hadde trolig ikke overlevd den natta om han ikke hadde blitt redda.

– Det er en god følelse når du har vært med og reddet noen. Vi om bord blir også rørt da, sier skipsfører Gunnar Waagø, som har jobbet på redningsskøyta i snart 40 år. ■■



**Varmt gjensyn.** Forrige gang han møtte sine redningsmenn, var det stiv kuling, mørkt og høye bølger, og Gjermund var våt fra topp til tå etter at han hoppet ut i vannet og forsøkte å berge båten.

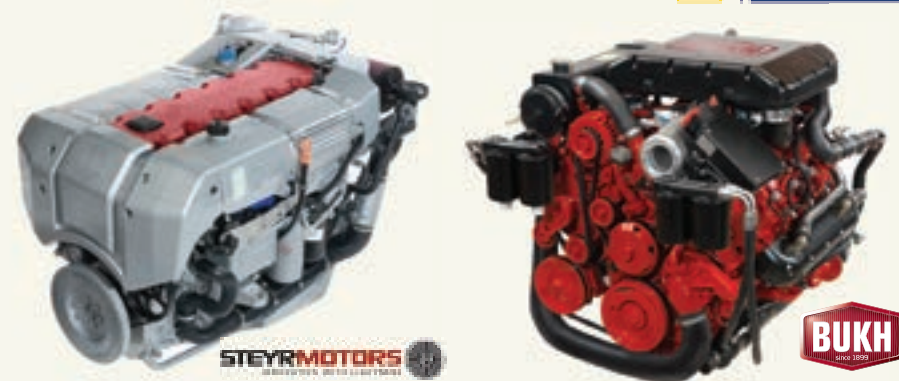




PREMIUM MARINE EQUIPMENT SUPPLIER

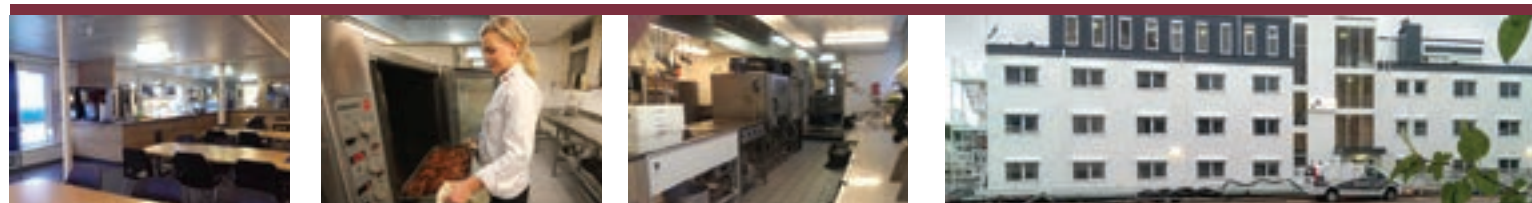
Univa AS holder til i Arendal og er stolt importør av marinemotorer fra anerkjente produsenter. Vi forhandler motorer i størrelsesorden 12-450 HK. Univa AS har importert marine-

motorer fra Steyr og Bukh siden år 2000, og har mottatt prisen "Best Seller" av Steyr i hele 11 år. Siden 2007 har vi også kunnet tilby utmerkede modeller fra Hollandske Vetus.



**Går du med tanker om motorbyte i din båt? Ring oss eller en av våre forhandlere for gode anbefalinger og pristilbud.**

Univa AS | Tromøyveien 26 | 4841 Arendal | Telefon 37 06 20 50 | post@univa.no | www.univa.no



## Flotell Bell Riva

Bell Riva har 69 rom over 3 etasjer. Alle med dusj og toalett. Hvert rom er på 16m2 og tilfredsstillende kravene til 2000 standarden. I tillegg er det et rom som ligger ved resepsjonen som er beregnet for resepsjonist eller sovende nattevakt eller bargemaster.

Det er to TV-stuer om bord. Her er det mulig å slappe av i felleskap med andre og eventuelt se en fotballkamp eller film. Det er også topp moderne WiFi sprednett ombord med god dekning på alle rom.

Vi har også en garderobe om bord. Her er det et 40 cm låsbart skap til hver beboer.

Kantine har 128 sitteplasser og det er en bespisningskapasitet på kjøkken og kantine til sammen på opp til hele 300 personer.

Kjøkken og kantine ligger i etasje 4. Proviant transporteres enkel over lang og bred landgang og via vareheis til kjøll og fryseler i toppetasjen. Her er også en lugar for kjøkkenbetjeningen.

Vaskeri inneholder 3 stk vaskemaskiner og 3 stk tørketromler for privat tøy. Det er to stk fyrkjeler om bord som varmer opp varmtvann og varmesløyfe for sentralvarme. Disse går på fyringsolje. Vann og strøm forsynes fra land. Avløp pumpes på land via egen oppsamlingstank.

[www.flotell.com](http://www.flotell.com)



MW Marine AS - 5310 Hauglandshella - T: 470 19 000 - E: dag@multiwork.no



Crewsaver®

## ERGOFIT CREWSAVER'S ULTIMATE LIFEJACKET COLLECTION

### IT'S WHAT'S INSIDE THAT COUNTS



Innebygget oppblåsbar hakestøtte som vipper nakken bakover og sikrer frie luftveier

Feste for AIS sender. Kan også leveres med AIS sender som automatisk slår seg på ved oppblåsing

Vesten har slank profil rundt halsen som gir god bevegelsesfrihet for armene

Unik lunge som sikrer at vesten snur deg rett vei i vannet på under tre sekunder



[survitecgroup](http://www.crewsaver.com)  
[www.crewsaver.com](http://www.crewsaver.com)

**Survitec Norge**  
Proudly Supplying  
Redningsselskapet

[www.brude.no](http://www.brude.no)



# DRØMMEJOB BEN?

DE FÅR BETALT FOR Å FARTE RUNDT OG TESTE DET SOM FINNES AV NYE BÅTER. HAR BÅTJOURNALISTENE DRØMMEJOB BEN?

TEKST OG FOTO: Lars Kristian Larsen

**D**et er en småkjølig septembermorgen i Strømstad. Båtjournalister fra hele Norden er på plass for å prøvekjøre to spreke og høyst interessante båtnyheter.

## STORE NYHETER

Norske Nordkapp boats har igjen laget en skjærgårdsjeep for den kresne.

705 Enduro er båten for dem som er villige til å legge noen ekstra kroner på bordet for norsk design og funksjonelle løsninger. Men den mest interessante

nyheten er kanskje motoren som står på hekken. Den nye Evinrude e-tec G2 (generasjon 2) er en helt ny motor, bygget fra bunnen av. Og skal vi tro presentasjonen vi nettopp har hørt i møterommet, er det virkelig en nyskapende motor amerikanerne nå kommer med. E-tec G2 skal være så ren at du kan puste inn eksosen uten å ta skade av det, og samtidig skal den gi heftig akselerasjon i hele fartsregisteret, med langt lavere forbruk enn konkurrentene.

– Dette er nye motorer med ny teknologi. Det er krevende å følge med på utviklingen og det som til enhver tid er nytt. Nordkapp har drevet med innovasjon over lang tid, og vi har fulgt dem tett hele veien, så vi vet ganske sikkert hva vi får, sier Terje Haugen fra Vi Menn Båt, etter å ha satt seg vel til rette bak rattet i den nye skjærgårdsjeepen.

## POSITIVT FØRSTEINNTRYKK

Motorene startes opp, og hele pressefølget siger utover fjorden, fordelt på to hvite Nordkapp-båter og en svensk Anytec aluminiumsbåt.

På akterbenken i den potente Nordkappen sitter Amund Rich. Løken, som etter mange år som journalist, mellomleder og redaktør i dagspressen valgte å gjøre hobby til jobb, ved å takke ja til stillingen som reportasjeleder i Båtmagasinet.

KALDE FINGRE OG  
MYE FRUSTRASJON.  
MEN BONUSEN ER  
DE FINE SOMMER-  
TURENE

Helst skulle han hatt båten for seg selv i et par dager, for å virkelig finne ut hvordan den er. Men to-tre timer på sjøen er nok til å danne seg et førsteinntrykk av hvordan båt og motor fungerer.

– Det er ikke akkurat slik vi liker å jobbe, så jeg må nok gjøre en større test senere, sier Løken. ►►

**MORSOM JOBB.** Journalistene blir fort komfortable om bord i den nye Nordkapp 705 Enduro. Her er det Jørn Finsrud fra bladet Båtliv som får testet nykomlingen. På bildet til høyre er Terje Haugen i gang med fotografering av båten.



**Ny teknologi.** Evinrudes nye kraftpakke av en motor gir båten kraftig skyv og høy toppfart – uten at den bruker mer bensin enn andre motorer.

## – JODA, VI LIKER FART, MEN VED Å TESTE TOPP-FARTEN AVSLØRER VI OGSÅ HVORDAN BÅTEN OPPFØRER SEG.

Med fire journalister i hver båt blir det ikke mye tid bak styrekonsollen for den enkelte. Men samtlige får testet toppfarten på over 50 knop i den skummende fjorden. Det er tydelig at disse gutta liker litt fart og spenning.

– Joda, vi liker fart, men ved å teste toppfarten avslører vi også hvordan båten oppfører seg. Noen båter har farlige unoter når de presses til ytterpunktene. Denne klarer seg utmerket, sier Løken etter å ha slått av litt på farten.

– Ingen chinewalk eller galopptenden-ser her, slår Haugen fast.

### TØFFE TESTER

– Vi får ofte kritikk fordi vi kjører båtene beintøft og kaster dem inn i svinger og herjer som villmenn. Men det er ikke slik at familiene skal gjøre det med sin båt, men fordi vi vil teste yttergrensene for å vite at det er et sikkert og trygt produkt for en familie som kan komme opp i en situasjon der en kraftig unnamanøver er nødvendig, sier Amund Rich. Løken.

Og båten får virkelig kjørt seg. Den krappe sjøen får både farkost og mannskap til å sprette livlig i bølgene. Kameraene som henger rundt halsen må holdes fast for at de ikke skal bli flyvende prosjektiler. Det er liten tvil om at dette er moro, selv om det er jobb. Haugen tar båten

utaskjærs i den friske vinden. Farten reduseres til i underkant av 30 knop.

– Jeg vil se hvordan sjøegenskapene er i grov sjø. Dette er vanligvis noe jeg gjør alene, siden jeg vet at passasjerene ikke alltid synes dette er like stas. Og det er definitivt ikke noe jeg hadde gjort med familien om bord, sier Haugen, før han ber alle holde seg fast.

Også denne testen klarer Nordkappen bra. Det får journalistene til å trekke på smilebåndet, selv om de klamrer seg fast i rekka på den syv meter lange båten.

Samtlige er tydelig imponert over den lille båten, som oppleves som langt større.

### UNG GRÜNDER

I Anytecen, som fungerer som fotobåt, sitter 21 år gamle Vetle Børresen fra Båtens Verden. Han gjorde seg bemerket som ung gründer, da han som 12-åring i 2006 startet bladet som i dag omsetter for over to millioner kroner. Fra 2012 har han jobbet heltid med bladet.

– Å være båtjournalist er hardt arbeid. En ting er å teste båt, men man skal jo også skrive noe fornuftig etterpå. Vi har veldig kresne lesere, med mye kunnskap, så jeg har stor respekt for båtjournalistikken. Den krever mye kunnskap, sier Børresen.

### FORANDRET BÅT ETTER TEST

Også Løken og Haugen mener det kan være utfordrende å jobbe som båtjournalist. Jobben krever innsikt i temaer som skrogdesign, sikkerhet, elektronikk, motor og navigasjon. Flere ganger har importør og journalister ganske forskjellig oppfatning av hva som er en bra båt, og hva som ikke er det.

– Det har skjedd at vi har blitt boikot-

tet og mistet annonsører på grunn av testuttalelser. Men vi kan ikke ta hensyn til andre enn forbrukeren, sier Båtmagasinetets representant og får støtte av kollega Haugen i Vi Menn.

– Vi får ofte kritikk fra produsenten, som sier at feil vi har funnet skal forandres i neste versjon. Derfor vil vi bare teste båter som er helt ferdige, og ikke prototyper, sier Haugen.

Alle båtjournalistene har omtrent samme tilnærming til testene. Det skilles klart mellom hovedtester og enklere prøvekjøringer som skal gi et førsteinntrykk av båt og motor.

I dag er det ikke tid til annet enn å danne seg et inntrykk av nyhetene fra Nordkapp og Evinrude. Men firkløveret har opplevd nok til å ta frem superlativene om båtene de nettopp har prøvd.

Slik er det ikke alltid. Enkelte ganger er båtene så dårlige at det går på sikkerheten løs.

–Vi testet en Oceanmaster i fjor. Den ga et slett inntrykk og hadde masse svakheter og feil. Dette påpekte vi samvittighetsfullt i den påfølgende testen. Importøren tok testen alvorlig, og relanserte en facelift-utgave uten disse feilene, sier Amund Rich. Løken.

– Det ble til slutt en riktig bra båt.

Men han har også sett verre eksempler. En gang opplevde Løken og hans kolleger at en båt var fylt med tomme plastflasker som eneste oppdriftsmiddel.

I et annet tilfelle tok en Kina-produsert båt inn vann i en kraftig sving, til tross for at båten var påstått CE-godkjent.

– Vi opplever veldig mye rart, og flere ganger har vi sett at CE-godkjenningen kan være misvisende. Sjøfartsdirektoratet må ta fritidsbåtflåten alvorlig og gjøre job-

ben sin med ordentlige inspeksjoner, sier reportasjeleder Løken.

– Vår jobb er å beskytte båtfolk mot dårlige farkoster, slår Haugen fast.

### OPTIMISME OG SMØRETURER

Som båtjournalist blir det mange døgn på reise, og tidvis lange dager. Båtbransjen har hatt tøffe tider de siste årene, men nå virker interessen å være tilbake etter to gode somre.

– Hobby og lidenskap er ikke alltid like enkelt å kombinere med butikk, og derfor



◀ **Bølger.** Terje Haugen tester Nordkappen i store bølger for å se hvordan båten klarer seg i grov sjø. Redningsvest og dødmannsknapp bruker han alltid.

▼ **Bak rattet.** Amund Rich. Løken fra Båtmagasinet gir full gass for å kjenne på båtens yttergrenser.



**Fotobåt.** Det gjelder å holde seg fast når båten hopper samtidig som man skal ta bilder. Her er Jørn Finsrud om bord i fotobåten, en en Anytec 622 SPD.

har vi dessverre sett triste konkurser og rykter. Det er leit for bransjen. Men nå virker det som mange har fått sving på sakene, kommenterer Vetle Børresen.

Med bedre tider kommer også utviklingen av nye modeller og påfølgende presentasjoner. Ofte blir journalistene invitert med på reiser, der produsenten håper å få gode oppslag i retur. Det er ikke de norske båtjournalistene særlig begeistret for, og i mange tilfeller betaler redaksjonen selv

reisen. Men historiene om smøreturene fra båtbransjens gullalder er mange.

Båttesterne forteller blant annet om italienske journalister som nektet å skrive om de ikke fikk en gave som takk for jobben. Ett firma delte ut bærbar PC til alle som deltok på pressekonferansen.

Tidene forandrer seg, men det finnes også eksempler fra nyere tid. For tre år siden ble journalister fra hele Europa invitert til en presentasjon av en ny italiensk

båt. Produsenten lovet da en Vespa-scooter til den journalisten som skrev den beste og største saken om båten. Det hører med til historien at de norske journalistene ikke ønsket å delta i konkurransen.

– Jeg synes dette er blitt bedre de siste årene, sier Jørn Finsrud i Båtliv.

– Er dette drømmejobben?

–Det er det iallfall mange som tror, for det spørsmålet får jeg ukentlig, sier Haugen. ►►



7

KJAPPE SPØRSMÅL



**Amund Rich. Løken**  
Båtmagasinet. 61 år. 11 år som båtjournalist



**Vetle Børresen**  
Båtens Verden. 21 år. 9 år som båtjournalist



**Terje Haugen**  
Vi Menn Båt. 39 år. 9 år som båtjournalist



**Jørn Finsrud**  
Båtliv. 42 år. 10 år som båtjournalist

<b>Om Nordkapp 705 Enduro</b>	Mitt førsteinntrykk er at dette er et av de beste skrogene Nordkapp har laget. Den skjærer sjøen på en fantastisk måte, og er veldig manøvrerbar. Dette er en av de desidert beste båten Nordkapp har produsert, og jeg har kjørt de fleste.	Båten virker som en ekstremt god sjøbåt. Det er en av de mest sportslige båtene Nordkapp har laget. Det er en myk båt som er lettmanøvrert. Den har litt annerledes design, som skiller seg fra mye av det andre som blir lansert. Jeg mener Nordkapp har truffet godt med linjene.	Dette er en perfekt familiebåt for mor, far og barn. Det er enkelt å bevege seg om bord og vindskjermen gir god beskyttelse for vinden. Båten kunne klart seg med hundre hester færre, men det blir som på en sportsbil; man ligger ikke med gassen i bønn selv om man har mange hester under panseret.	Jeg merker at den har kraftigere V-bunn enn tidligere modeller. Vi ser nye løsninger fra designer Espen Thorup. Her er det hentet enkelte elementer fra sportsbiler, som vindfangeren. Det er typisk Thorup å ha en overraskelse i hver nye båt. Jeg synes den er god å kjøre, selv om jeg gjerne skulle kjørt den en time eller to til.
<b>Om Evinrude E-tec G2</b>	Dette er kanskje den største utenbordsnyheten på 40 år. Den er turtallsvillig og er klart bedre støymessig enn forgjengeren. Den har redusert utslippene med 75 prosent, og det er slike ting som gjør at denne fortjener innovasjonsprisen. En motor må testes over tid for å gi riktig inntrykk, men det er morsomt å se at det kommer noe helt nytt denne gangen.	Motoren representerer noe nytt. Ikke bare innmaten er ny, de har også gjort mye med eksteriøret. Man kan tilpasse dekslene, som man gjør på en iPhone, for å få mer helhet mellom båt og motor. Utenbordsmotor er en trend, men nå blir det en helhet mellom båt og motor med enkle grep.	Det er en meget stor motor, som er lett å kontrollere. Vi har kruset rundt i stor fart i krapp sjø. Jeg liker V6-ern godt, men synes den er en anelse støyete. Dette er et skikkelig stykke ingeniørkunst, med virkelig godt drag i mellomregisteret	Det første jeg la merke til da jeg foretok forbruksmåling, var at den var helt nede i 70 liter i timen. Ofte i denne størrelsen går det 80-85 liter i timen, så forbruket er lavere, samtidig som utslippet er lavt. De har tatt syvmilssteg og mye er nytt. Dette er spennende.
<b>Har du båt?</b>	Nei, har ikke tid til egen båt. Men vi har en reportasjebåt, en Targa 27.5.	Familien har en Inter 9000, og selv har jeg nylig kjøpt en eldre tresnekke som skal pusses opp.	Nei. Har ikke funnet den rette.	Jeg har en seilbåt, en 26 fots IF. Faktisk har tre av journalistene i Båtliv hver sin IF.
<b>Hvordan er bransjen med tanke på smøreturer osv?</b>	Jeg er ikke opptatt av smøreturene. Vi blir invitert på turer, men vi er alltid kritiske til hva vi deltar på. Rene smøreturer er det lite av nå for tiden.	Jeg har kun vært på et fåtalls presseturer til nå, og har opplevd dette som hyggelige og produktive turer der man gjerne kommer hjem med flere interessante case i kofferten. Gaven er å kunne teste båter og oppleve det man gjør.	Smøreturer og gaver har nok gått av moten for lengst. Det blir ellers fortsatt regnet for god pressekikk å avstå fra slikt. Konsernet jeg jobber for har strenge regler på dette området.	Her synes jeg det er blitt bedre de siste årene, altså mindre gaver. Det aller viktigste når vi skal på båttester er at det tilrettelegges optimalt for prøvekjøringer, da er jeg fornøyd.
<b>Drømmebåt til under en million?</b>	Jeg kunne tenke meg en Nordkapp 705 med 250 HK E-tec Gen2.	Helt siden jeg var ung har jeg hatt sans for Azimuts modeller, særlig S-klassen.	Targa 23.1. Skulle jeg seilt: En Jeanneau Sun Odyssey 349.	Om jeg måtte velge, Yamarin Cross 75 BR.
<b>Hvordan tester dere båter?</b>	Vi deler inn testene i forskjellige kategorier. Hovedtestene våre er veldig grundige, og så har vi førsteinntrykk, som blir mer overflatisk. De er basert på vår erfaring og en prøvekjøring, der vi har fått en følelse av båten på godt og vondt.	Jeg har forskjellig utgangspunkt om jeg tester en fire-meter, en syv-meter eller en ti meter lang båt. Jeg forsøker å sette meg inn i bruksområdet for båten, som er et kriterie for hvordan jeg bedømmer den. Vi ser på sjøegenskapene, og er spesielt opptatt av retningsstabilitet, hvor enkel den er å kjøre og at man ikke må bruke flaps selv om noen beveger seg i båten.	Vi har et detaljert testskjema med seks kategorier, der hver kategori har i alle fall ti underpunkter. Men så har vi også enklere tester, som denne. De kaller vi for prøvekjøringer. Vi ønsker å teste båter som det finnes noen av i markedet. Er det en båt som er full av feil, og som det kun er produsert én av, kan det godt hende vi dropper vi å skrive om den.	Jeg bruker et testskjema der jeg går grundig gjennom flere punkter innenfor sikkerhet, kjøreegenskaper og praktisk bruk. Spesielt er sikkerheten viktig, og her registrerer jeg at stadig flere blir bedre. Kjøreegenskapene blir også testet, og jeg prøver båten i alle fartsområder, svingegenskaper, finmanøvering, bakking og mye mer.
<b>Er dette drømmejobben?</b>	Du kan bli med en tur på Vestlandet i stiv kuling i januar og se om det er drømmejobben. Du elsker båt og sjølivet, og det må ligge i bunn om du skal være i denne bransjen.	Ja, uten tvil. Det er en livsstil, og det er hardt arbeid. Det er en morsom jobb, men også en forholdsvis tøff jobb, fordi du har kresne lesere.	Vel, det blir mange timer på kontoret, kalde fingre og mye frustrasjon. Men bonusen er de fine turene på sommeren.	Det er 95 prosent kontorjobbing. Man må følge med på nyheter og lage nettsaker kontinuerlig. Enkelte tider er vi mye ute og kjører, og disse dagene er fine, men etter den søte kløe kommer den sure svie; det er mye som skal skrives.



# GI BÅTLIV I JULEGAVE!

Bli med i  
trekningen av en  
Geneva XS DAB-radio til  
en verdi av kr 1995,-



Nå kan du gi bort fem  
utgaver av Båtliv for  
kr 199,- eller ni utgaver for  
kr 425,-.\* Du er automatisk  
med i trekningen av en  
Geneva XS DAB-radio!

Bestill nå, så sender vi deg  
et gavebrev som du kan gi  
til din venn.

**Mail:** [abo@batliv.no](mailto:abo@batliv.no)

**Tlf:** 66 76 49 50

Din venn får også tilgang til  
tidligere utgaver av Båtliv  
helt tilbake til 2006 på  
[batliv.no](http://batliv.no).

**PS:** DU KAN OGSÅ GI  
BÅTLIV I GAVE  
TIL DEG SELV!

\*Du sparer 340 kroner i forhold til å kjøpe 9 utgaver av Båtliv i løssalg. Tilbudet gjelder til 31. desember 2014. Trekningen foretas i uke 2, og vinnerne vil bli kontaktet.

**WEB** [batliv.no](http://batliv.no) // **MAIL** [abo@batliv.no](mailto:abo@batliv.no) // **TELEFON** 66 76 49 50



## Marinemotorer

Perkins marinemotorer er stillegående og slitesterke. Rimelige reservedeler betyr god annenhåndsverdi over tid. Motorene kommer i mange versjoner både for strømproduksjon og fremdrift.



10 og 16 kW aggregat med kabinett

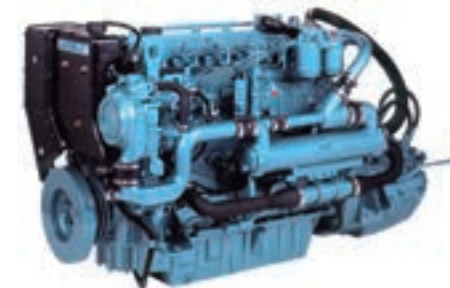
Aggregater for strømproduksjon om bord:

- 415GM	10,5 kWe v/1500 o/min
- 422GM	16,0 kWe v/1500 o/min
- 422TGM	22,0 kWe v/1500 o/min
- 44GM	38,0 kWe v/1500 o/min
- 44TGM	51,0 kWe v/1500 o/min
- 44TWGM	83,0 kWe v/1500 o/min
- 6TG2AM	104,0 kWe v/1500 o/min

Perkins marine fremdriftsmotorer har kompakte bygge-  
mål, lavt turtall og behagelig gange. I tillegg har  
motorene stort sylindervolum, noe som gir usedvanlig  
lang levetid. Selvsagt har de 2-polet elektrisk anlegg.

Fremdriftsmotorer for yrkes- og fritidsbruk:

- M130C	127 ahk	- 6,0 liter	- 2600 o/min
- M185C	182 ahk	- 6,0 liter	- 2100 o/min
- M215C	202 ahk	- 6,0 liter	- 2500 o/min



Et godt utbygd forhandlernettt gir salg og service lokalt.



Industriveien 9 - 1473 Lørenskog  
Tel. 67 91 2 8 00 - Faks 67 91 28 01  
[www.universal-diesel.no](http://www.universal-diesel.no)



## En trygg havn

➤ Sterk

➤ Myk

➤ Fleksibel

ParmaFender® er en  
patentert bryggefender  
som kan monteres på  
så vel stålbommer som  
tre- og betongbrygger.



## Fenderlister

➤ Kvalitet

➤ Finish

➤ Design

Passer de fleste  
båtmodeller.  
Tilhørende ende-  
og skjøtebeslag.



Produsent av ekstruderte profiler, slanger og rør til industrien



[www.parmaplast.no](http://www.parmaplast.no) (Webshop)  
56 31 69 00





# LIVREDDER PÅ SJØ OG UTLAND

I 25 ÅR HAR HAN REIST UT PÅ FREDSBEVARENDE OPPDRAG. NÅ ER REDNINGSMANN OG MASKINIST HELGE REPPE BLITT SPURT OM Å REISE TIL VEST-AFRIKA FOR Å BIDRA TIL Å BEKJEMPE EBOLA-EPIDEMIEN. **TEKST:** Tanja Krangnes **FOTO:** Olaf Lindgjærde

**D**et er havblikk og høstsol på Hitra da Helge Reppe (46) åpner e-posten fra Helsedirektoratet. Kaffetrakteren er på oppløpet av dagens tredje runde. Helges kolleger har sørget for at redningsskøyta «Askerbæringen» skinner nyvasket på kaia ved skøytestasjonen. Kontrasten til munnbind, gule romdrakter og desperasjon i ebolarammede områder i Vest-Afrika kan neppe bli særlig større. Men Helge er klar for nye oppdrag for Helsedirektoratet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).

– Oppdraget blir eventuelt i Sierra Leone. Her skal Norge blant annet bygge opp boliger, kjøkken og vannrensing for norske helsearbeidere som skal jobbe på et sykehus finansiert av engelskmennene, forteller Helge.

## HAIEN KOMMER

Han var bare 19 år da han avbrøt førstegangstjenesten og reiste til en liten landsby i Libanon for å slutte seg til transporttroppen i 1989, som yngstemann. Da hadde Norge allerede bidratt til den fredsbevarende FN-styrken UNIFIL i 11 år.

– Jeg var jo bare en guttunge da, men så eventyrlysten og ivrig etter å oppleve andre kulturer. Da mange dro hjem på perm, pakket jeg sekken og dro til land både i Asia og Afrika, der jeg reiste rundt



**Kontraster.** Helge Reppe trives med å veksle mellom å være redningsmann på redningsskøyta og å dra på utenlandsoppdrag. Foto: Tanja Krangnes

med buss og tog, forteller Helge.

FN-oppdragene med gevær fortsatte. I 1993 var han én av rundt 100 norske NorCoy-soldater under FN-operasjonen UNOSOM i Mogadishu, Somalias borgerkrigsherjede hovedstad. Nordmennene kjørte eskorte fra flyplassen til leiren med varer og utstyr, og var sjåfører og sikring når amerikanske offiserer møtte klanleiderne. Utrolig nok ble det tid også til litt badeliv på stranda ved militærflyplassen, der et sikringsnett var satt opp etter at to soldater hadde blitt drept av haier. Helge var ytterst ved nettet da en badende medsoldat skar seg på foten.

– Plutselig roper to soldater til oss og vinker oss inn mot land, mens de ►►



TO SOLDATER  
VINKER OSS INN  
MOT LAND, MENS  
DE FORMER EN  
HAIKJEFT MED  
HENDENE

**Folkefest.** – Når jeg ser at barna har det bra, gir det utrolig mye glede, sier Helge Reppe. Her er han omringet av ivrige barn i forbindelse med en ukentlig bryteturnering i flyktningeleiren i Sør-Sudan.



former en haikjeft med hendene. Jeg stivnet og svømte det jeg var kar for, til jeg fikk tak med bena og la på sprang. To haier hadde fulgt etter oss og kommet opp på siden, men snudde da vi kom på grunna. Deretter ble det badeforbud! Jeg blir fremdeles skvetten når jeg dykker og ser store fisker.

FRA GEVÆR TIL VANNRENSING

Det var jevnlig skyting i Mogadishu, og granater ble kastet inn i leiren.

– I Somalia var jeg var på alerten i seks måneder. Dét klarer en ikke å riste det av seg med en gang når en kommer hjem. Jeg ble vår for sterke lyder, og en tid stilte jeg meg aldri foran et vindu. Ut over det har jeg ikke hatt ettervirkninger, men jeg kjenner mange som sliter.

Etter Mogadishu var Helge to ganger på oppdrag i Bosnia for FN og en periode i Kosovo for Nato.

– Så ble det barn, konstaterer han.

I dag er barna 10, 12 og 18 år.

Soldatuniform og gevær ble erstattet av sivile oppdrag ute i verden.

– Før var jeg borte fra seks måneder til ett år. Nå prøver jeg å holde meg til kortere turer på maks to-tre måneder. Men barna er vant med at jeg er borte, og jeg forklarer alltid hva som er oppdraget.

KJØLING I HETEN

Helge Reppe er utdannet kjølemaskinist og har fagbrev som kuldetechniker. Han jobbet som avdelingsleder i et kjølefirma i mange år, før han begynte i Forsvarets sanitet på Sessvollmoen i 2006 – med



**Livsviktig vann.** Under mange av utenlandsoppdragene har Helge Reppe sørget for at både flyktninger og hjelpearbeidere får tilgang på rent vann ved hjelp av vannrenseanlegg.

ansvar for aggregatpark, kjøling og generatorer til Forsvarets portable, containerbaserte feltsykehus. Sykehuset er operativt på få dager, oppsatt for kirurger og tannleger, og med eget apotek.

MINURCAT het FN-operasjonen som skulle bidra til en stabil sikkerhetssituasjon i det østlige Tsjad, som var rammet av borgerkrig. Det norske feltsykehuset ble sendt til Abéche i Tsjad i Sentral-Afrika i 2009, og Helge var en av 150 nordmenn som bidro i operasjonen. Da han kom hjem igjen, søkte han seg til Redningsselskapet, noe han hadde tenkt på i flere år.

UFORUTSIGBAR HVERDAG

I januar 2010 gikk han sitt første fireukers-tørn som maskinist på en redningsskøyte, og tok raskt fatt på redningsmannsutdanningen ved Sjøredningsskolen. Fra 2011 har han vært stasjonert på Hitra.

– Jeg liker at dagene er uforutsigbare, og synes redningsmanns- og førstehjelpsbiten er interessant. Jeg er vant til å håndtere krisesituasjoner. Jeg kunne aldri sitte stille i et kontrollrom hele dagen.

– Det er dessuten en fornøyelse med de glade folkene når de får hjelp av red-

ningsskøyta, sier han.

FACEBOOK-DOKTOR

Gjennom Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) er Norge tilsluttet et nettverk av statlige beredskapsorganisasjoner (IHS) under FNs høgkommissær for flyktninger. Her kan man bli bedt om å rykke på hasteoppdrag for å bygge leire til

hjelpeoppdrag.

I 2011 ble Sudan delt i to etter en langvarig borgerkrig, men vedvarende konflikter sendte sudanesere på jakt etter trygghet over grensen til Assosa, vest i Etiopia. I 2012 fikk Helge permisjon fra Rednings-selskapet for å være teknisk ansvarlig for en stor flyktningeleir i Assosa.

– Jeg reiste med to mobiler, 5000 dollar i lomma og et ønske om god tur. Man får ta det som det kommer, sier han.

I Etiopia fikk han god bruk for førstehjelpsutdanningen fra Sjøredningsskolen.

– En av ingeniørene krasjet langt fra campen og ble fraktet ti mil med brystskader til et lokalt sykehus, som verken hadde bære eller medisiner.

Helge hadde med seg et USB-nettverk, og fikk koblet seg opp på pc-en.

– Jeg logget inn på Facebook og kontaktet en venn som er ekspert på bilskader. Han ba meg sjekke forskjellige parametre på pasienten. Jeg målte alt jeg kunne. Den skadde ble flydd til hovedstaden, og det gikk bra med ham.

Etterpå ble Helge kalt doktor.

PERSPEKTIV

I 2013 fikk oppdraget inne i Sør-Sudan

JEG ER VANT TIL Å HÅNDTERE KRISESITUASJONER. JEG KUNNE ALDRI SITTE STILLE I ET KONTROLLROM HELE DAGEN.

tøffe forhold.

– FN slet med vannet. De ansatte var syke. Vi var to stykker som dro ned for å koble opp og få i gang vannrensesystem og infrastruktur. Vi bodde midt inne i flyktningleiren, i fjellfelt i 40 varmegrader. Vi kom oss tidlig opp om morran, for å si det sånn!

Å oppleve flyktningelivet på nært hold gjør inntrykk.

– Å bo slik i lange perioder gjør noe med folk. Det er vanlig med opptøyer, kriminalitet og voldtekter. Det verste er å se at barn har det trasig. Og det ble enda verre da jeg fikk unger selv. Jeg har møtt mange triste skjebner og fått et helt annet perspektiv på ting hjemme. Det er absurd å tenke på hva vi klager over i Norge. I en flyktningleir skal det så lite til for at folk blir fornøyde og glade. Man trenger ikke luksus, bare tak over hodet og mat på bordet. Jeg tror uansett det er sunt å oppleve en annen virkelighet.

Han setter pris på oppdragene for DSB.

– Uten våpen er alt selvsagt mye friere, og man får mer kontakt med lokalbefolkningen. Det artigste er ungene, som ofte henger etter oss som et slep. Det er så mye glede hvis de har det bra.

TENKE SELV

Nå blir det norsk julefeiring og nyttår, før han tar bestemmer seg for om neste oppdrag går til Sierra Leone.

– Jeg har ikke betenkeligheter med å reise. DSB og Helsedirektoratet tenker sikkerhet, og jeg tror jeg klarer å ta vare på meg selv. Det er ikke alltid andre gjør det, så det er lov å tenke selv! ■ ■



**Skumle leieboere.** Under regntiden i Sør-Sudan krydde det av skorpioner og slanger rundt teltene der flyktningene, Helge og kollegene bodde.



# Årets julegavetips

GI BORT EN JULEGAVE SOM GIR HÅP OG DRØMMER OM EN NY OG FANTASTISK BÅTSESONG

## KOMPLETT POLERINGSKIT

- Den perfekte julegaven for båteieren



jotun.no

Kjøp et gavekort  
hos en Jotun forhandler



GI BÅTEN EN NY KALESJE TIL JUL

www.agderkalesje.no



Telefon: 906 36 400 - www.agderkalesje.no



**daconshop.no**

Dacon/RS nettbutikk

15% rabatt til  
RS-medlemmer  
på Dacons produkter!



## Havneguiden

Neste års drømmehavn  
finner du i Havneguiden!



11 bøker som nå dekker  
Skandinavia og Tyskland.  
www.havneguiden.no  
tlf. 33 43 44 42 LMF@LMF.NO

## BÅTLUNNE

som julegave i år?  
Besøk vår nettbutikk på  
www.mitras.no



# De harde julegavene finner du hos oss!



★ VI HAR GAVEKORT FOR DE HARDE PAKKENE!

## Kikkert 1852

En meget god 7x50  
kikkert med kompass  
og autofokus.  
Kikkerten er utstyrt  
med BAK-4 prismer  
og er vanntett.  
Prod.nr: 961944



999,-



**Lowrance Elite 3x fargeekolodd**  
Sylskarp 3.5" fargeskjerm til  
sort/hvit pris! Prod.nr: 961944

1190,-



## BestMarin redningsvest

BestMarin automatisk oppblås-  
bar redningsvest. Vår egen vest  
produsert av Baltic! Vesten har D-  
ring for feste av "dødmannssnor",  
samt god passform og fleece i  
krage for god komfort!  
Prod.nr: 484410

699,-



## Comfort Seat Classic

Marineblå bærbar pute med  
6 ulike stillinger. Meget bra  
sittekomfort. Vannavstøtende.  
Prod.nr: 484410

799,-

## Nautisk Fritid

● Navigasjonsbutikken AS

Besøk oss i:  
Rådhusgata 9, 0151 Oslo

Tel: 401 44 410  
E-post: post@nautiskfritid.no

Nettbutikk:  
**nautiskfritid.no**

## ALT I SJØKART OG MARITIME BØKER

HVOR DU ENN SKAL I VERDEN

- Sjøkart i alle formater
- Los- og havnebøker
- Navigasjonsutstyr
- Maritime bøker
- Kikkert
- VHF
- Instrumenter
- og mye mer...

Hos oss er det enkelt å finne den perfekte julegaven

Hos oss finner du et bredt vareutvalg - i nettbutikken og i våre lokaler i Rådhusgata i Oslo

VI VIL AT DU SKAL VELGE BÅTPRODUKTER SOM TILFREDSTILLER DINE  
BEHOV OG DINE FORVENTNINGER TIL KOMFORT, PRIS OG SIKKERHET.

DERFOR HJELPER VI DEG MED DINE VALG.  
VELKOMMEN INNOM FOR EN TRIVELIG OG TRYGG SEILAS!

## BestMarin

BEST PÅ BÅTUTSTYR III bestmarin.no



# Gleden ved å glede andre

*Hun har laget 5000 kilo fiskekaker til inntekt for Redningsselskapet. Astrid Yrke (70) visste allerede som lita jente hva hun ønsket å vie fritiden sin til.*

TEKST OG FOTO: Sofi Lundin

Etter et helt liv i Yrkjefjorden er det mange minner, fra både gode og vanskelige dager, som kommer tilbake når Astrid går på tur langs fjorden.

**M**ai 1950, Yrkjefjorden: Det sitter ei jente i rutete kjole, med sløyfer i håret, på fremste benk i bygdas bedehus. På veggen foran ruller en film over et hvitt laken. En båt ute på et frådende hav har fått motorstopp og driver raskt mot land. Jenta presser hendene sammen, hjertet banker hardere. «Tenk om det var pappaen min i den båten», tenker hun og husker alle de dagene hun har stått i vinduet, sett ut over fjorden og håpet at faren hennes skulle komme hjem. Det var jo så mange fiskere som ikke gjorde det.

Nå er det like før båten knuses mot klippene. Astrid lukker øynene og håper at redningsskøyta skal komme. Og det gjør den. I samme øyeblikk som malteserkorset på skøyta glir over lerretet, ser hun en hvit engel.

En smak av salt sprer seg i munnen og Astrid stryker hendene over ansiktet. Det er tårene som renner. Engelen kommer nærmere. Så blir den borte og kommer aldri igjen.

## SAMMEN FOR REDNINGSSAKEN

Denne vårdagen er bedehuset full til siste rad. Slik har det vært siden 1936, da den første basaren til Redningsselskapet ble holdt i bygda. Da var faren til Astrid 19 år og satt i foreningens styre.

Yrkjefjorden var en plass der koner var hjemme og mannfolk var fiskebønder. Det var et sted der menn hadde vært i krigen og sett folk drukne på sjøen, der lange avstander og få redningsskøyter gjorde det vanskelig å berge folk. Den lille bygda, på grensen mellom Tysvær og Vindafjord kommune i ►►



DE SISTE 12 ÅRENE HAR  
HUN LAGET OVER 400  
KILO FISKEKAKER I ÅRET;  
TIL SAMMEN NESTEN  
5000 KILO. OG DET BLIR  
PENGER AV DET.

► - Jeg husker at jeg  
som liten jente sto ved  
vinduet og så etter far.  
En hadde jo hørt om så  
mange fiskere som aldri  
kom hjem igjen, sier  
Astrid.



Hordaland, var en plass der store hjerter  
og viljen til å hjelpe naboen gjorde de kalde  
vintrene varmere. I Yrkjefjorden gjorde  
store som små mye for å støtte opp om  
Redningsselskapet. Slik er det fortsatt.

**OKTOBER 2014, YRKJEFJORDEN:**

Fjorden ligger stille mellom fjellene  
utenfor Astrids kjøkkenvindu. Her har  
hun bodd i hele sitt liv, og herfra vil  
hun aldri flytte. Det lukter nystekte

fiskekaker i det hvite trehuset. Astrid  
er 70 år, og mye har skjedd siden  
engelen kom den dagen i 1950. Men  
bildet av engelen har hun aldri glemt.

- Den engelen har jeg tenkt mye på.  
Jeg var helt sikker på at alle som var på  
basaren hadde sett den, men da jeg så  
filmen igjen året etterpå, var den ikke der.  
Jeg tror veldig på at det går en rød tråd  
gjennom livet vårt, at det finnes en sam-  
menheng i alt. At Redningsselskapet ville

være en del av livet mitt, visste jeg der og  
da, sier hun.

Og slik ble det. I dag har Astrid sittet i  
styret i redningsforeningen Yrkje/Lindan-  
ger i 25 år.

- Det er engelen jeg tenker på når jeg  
lager fiskekaker, sier Astrid og snur de  
ferske fiskekakene i panna med noen raske  
bevegelser. Dette har hun gjort mange  
ganger.

De siste 12 årene har hun laget over ►►



Astrid har laget fiskekaker til  
inntekt for Redningsselskapet  
i 12 år. Oppskriften har hun  
laget selv og i dag er det ikke  
uvanlig at hun får bestillinger  
på opp til 30 kilo.



- Den gamle fiskebåten vår har vi haft i mange år.  
Heldigvis går den ikke så raskt, men den rommer  
både meg, mannen min Leif og masse fisk. Det er  
ikke vanskelig å høre når jeg får fisk. Da hyler jeg så  
høyt at det nok høres på flere kilometers avstand,  
sier Astrid.



400 kilo fiskekaker i året; til sammen nesten 5000 kilo. Og det blir penger av det. De 50 000 kronene hun samler inn hvert år, går uavkortet til Redningsselskapet.

#### MAT ER KJÆRLIGHET

Det er ikke «bare, bare» å lage fiskekaker fra bunn av, men det hjelper at Astrid har både fiskelykke og en mann som trår til.

– Leif, min ungdomskjærlighet, blir med ut i båten på jakt etter sei, lyr, hyse og kolmule. Ja, for deigen blir ikke den samme uten alle de fire fiskesortene, forstår du. Den der kolmulen er forresten en fryktelig stygg fisk, men det er jo ikke hans feil, sier Astrid og ler høyt.

– Når du har fått fisk på kroken, må den fileteres, og det er det Leif som gjør. Så må den kuttet, og deigen må forberedes. Hvis ikke fisken har en viss temperatur, så springer deigen, og da er det bare å hive den. Det er et forferdelig slit å lage fiskekaker, skal jeg si deg, men fy søren, så deilig det er når jeg er ferdig!



**Loddsalg.** Når Astrid registrerer loddsalg i basarboken sitter bestevennen Rasmus mer enn gjerne ved hennes side.

#### DEN VERSTE DAGEN

Den viktigste ingrediensen i fiskekakene til Astrid er kjærlighet, og det har hun mye av. Hun gleder seg ved å glede andre, både med fiskekaker, godt humør og masse latter. Evnen til å glede og gledes er ekstra viktig de dagene når livet er tungt.

– Jeg har født fem sønner. Ja, det var ikke de kalde vintrene som gjorde at jeg fikk så mange barn altså! Astrid ler så hun rister. Så blir hun plutselig alvorlig, tar en slurk kaffe og forteller om det som er alle foreldres mareritt; å gå i sitt eget barns begravelse.

– Sønnen min ble bare 29 år. Han var engasjert i Redningsselskapet hele livet. Da sjokkbeskjeden kom om at Sølve var død, var det ingen tvil om at selskapet

skulle være med å spre asken i fjorden. For det var det han ønsket, Sølve.

#### DET VAR EN VAKKER VÅRDAG I 2010

Yrkjefjorden var full av folk som ønsket å ta farvel. Det var blomster, barnetegninger, levende musikk og taler. Solen skinte, det var bølger på sjøen. RS «Kristian Gerhard Jebsen» lå til kai, og

#### EN SANN ILDSJEL

Når hun snakker om glede, glir samtalen fort over til Redningsselskapets basarer. Astrid brenner for basardagene; forberedelsene rundt det, alle fiskekakene som skal lages og selges.

– Fy, så gøy det er når en står der på «kystkulturdagene» i Nedstrand med ferske fiskekaker. Så kommer noen og hyler

nesten desperat: «Hold av 30 kg til meg da!», sier hun.

For pengene kjøper hun håndlagde premier som blir til lotterigevinster. Inntektene fra basaren dedikerer hun til RS «Bergen Kreds», som har stasjon i Haugesund.

De årlige basarene er helige for Astrid. I 2010, rett etter at hun hadde mistet sønnen sin, ble hun alvorlig syk, og havnet på sykehus. Det var basartider, og Astrid orket ikke å være den sterke. Til tross for det fikk hun maset seg til permisjon for å få være med på den store dagen.

– Du synes ikke at det var litt dumt å dra fra sykehuset da du var så dårlig?

– Er du helt spinnvill! Du

tror vel ikke at jeg går glipp av basaren?!

Nei, du. Jeg kom meg dit, og jeg havnet på en stol som jeg måtte ha hjelp for å komme meg opp fra. Men for en fantastisk dag vi hadde, og så mange lodd vi solgte, så glade ungene var, og så kjekt alle hadde det!

Den 14. november er det tid for basar igjen. Det blir nok som alltid: En dag der folk samles, koser seg med god mat og drikke. En dag der unge som gamle håper på å bli loddvinnere og går hjem med følelsen om at dette var årets beste dag.

Den basaren vil Astrid avslutte slik som hun alltid gjør; med et ordtak hun har skrevet selv: «Novembersol kan ikke tine et frosset hjerte, men et smil og et varmt håndtrykk kan». ■■



# Båtlivet ble nettopp bedre. Mye bedre.

Tenk deg en gratis app for iPad eller iPhone som aktiverer C-MAP fra Jeppesen-kart. Enten du liker å seile, fiske eller cruise, kommer Plan2Nav-appen til å gjøre kartplottingen og navigeringen til en større fornøyelse.

[jeppesen.com/plan2nav](http://jeppesen.com/plan2nav)



Plan2Nav

- Planlegge båtturer i fart, inkludert plote en rute, stille inn punkter og måle avstander for hver enkelt etappe av båtturen.
- Se værmeldingen som inkluderer tidevann og strøm for opptil fem dager.
- Se detaljerte data for dybde og høyde over havet og få et mere realistiske kart.
- Og mye mere!





# Din lokale forhandler

## Østfold



## Akershus



Slemmestadveien 424, 1390 Vollen  
Telefon: 66 90 44 66  
www.vollenslipp.no  
Yanmar og Cummins  
Slipp: 30 tonn



## Vestfold



## Vest-Agder



Spar mye penger  
på å bygge din båt selv.  
Vi leverer byggesett  
av de populære Seaco-modellene.  
Kontakt oss for tilbud/info:  
www.seaco.no | Tlf 476 58 888

## Rogaland

### Åkra Bilimport AS

Rådhusvn 1, 4270 Åkrehamn  
Tlf: 52 84 55 00  
Servicetlf: 909 39 500  
www.aakrabaat.no  
Båter: Finnmaster, Grandezza  
Motorer: Yamaha



## Hordaland



Telefon: 95871570 - Mail: hns@altimek.no

Salg: Tohatsu / Honda  
Reparasjoner på alle merker



www.bsse.no  
Telefon 53 00 15 00  
Hovlandshagen, 5443 Bømlo  
Motorer: Yanmar og Volvo Penta  
Vi utfører motorarbeid og maskinering,  
rørarbeid og hydraulikk, sveising av stål og  
aluminium, sprøyting av maling og bunnst-  
off, samt plastreparasjoner.

## Nordland



8312 Henningsvær. Telefon: 76 07 31 00  
www.hovdemaritim.no  
Motor: Yanmar fritids- og yrkesbåtmotorer  
Seilbåter: Bavaria  
Seilkurs - Vinsjproduksjon - Hall for  
innvendige arbeider - Kaibygging  
og kaireparasjoner. Motorservice og  
vinterkonservering. Slipp  
Godkjent plastreparasjonsverksted

## Troms



- en Vekst bedrift

**Båtlunne  
smarte  
småbåtslipper**

www.mitras.no  
Tlf. +47 77 85 05 36

# ballstad slip

## Kystflåtens førstevalg!

Telefon 760 55 100    www.ballstad-slip.no



Vi utfører blant annet følgende:

Plastreparasjoner	Gelcoatreparasjoner
Plastpestreparasjoner	Sandblåsing av skrog
Gassanlegg installasjon	Gassanlegg reparasjon
Baugpropell installasjoner	Lakkeringer m.m.



NORBOAT autorisert  
Gassinstallasjonsfirma



NORBOAT autorisert  
Plastreparasjonsverksted

www.bplast.no

Fekjan 80, 1394 Nesbru. Telefon 66 84 50 00

## LIVET I HAVET - VÅRT FELLES ANSVAR

Fiskeridirektoratet ble etablert i Bergen i 1900 og er myndighetenes rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge.

Fiskeridirektoratets mål er å fremme lønnsom og verdiskapende næringsaktivitet gjennom bærekraftig og brukerrettet forvaltning av marine ressurser og marint miljø.



FISKERIDIREKTORATET

fiskeridir.no

## Det norske maskinistforbund

Det norske maskinistforbund (DNMF) er en partipolitisk uavhengig fagforbund. Vi har vel 6000 medlemmer innen maritime og tekniske yrker, sjø- og landansatte i offentlig og privat sektor.

### Medlemsfordeler:

- Lønns og arbeidsvilkår
- Bistand i arbeidsforhold
- Faglig bistand innen HMS og regelverk
- Privat advokathjelp
- Kurs- og konferansetilbud
- Tillitsmannsapparat
- Kollektiv livsforsikring
- Streikebidrag
- Medlemsnettverk
- Informasjon
- Forsikring
- Rabatter osv

Rosenkrantzgt. 15 - Postboks 2000 Vikå - 0125 Oslo  
Tlf: 24 14 83 70 - E-post: post@dnmf.no - www.dnmf.no



Koraller og sjøstjerner. Gamle skipsvrak og en og annen storkjefra steinbit. Som dykker står opplevelsene i kø. Det store eventyret ligger alltid og venter noen meter under overflata. Som dykker skal du være trygg på utstyret. Derfor skal du velge **Polarcirkel Diving** - den mest robuste båten i klassen.



Helgeland Plast AS - 8607 Mo i Rana - Tlf: 75 14 37 50 - polarcirkel@akvagrroup.com



Polarcirkel Diving leveres med hengslet skovettkant, som gjør det enklere å komme seg ut i og opp av vannet.

Modellen kan også leveres med avtagbar sallosning og kan derved benyttes både til person- og godstransport.



Gyilling Teknikk AS arbeider i dag med tre hovedsegmenter:  
**Batterier** til industri, nødlys, Forsvaret og stort av kjøretøy.  
**Elektronikk** til grossister og industribedrifter.  
**Sol- og vindenergi**, komplette systemer leveres fra vårt eget datterselskap SUNWIND.

**GYLLING**  
GYLLING TEKNISK AS  
Rudstølletta 71, Pb. 103, 1309 Rud  
Tlf. 67 15 14 00. Fax 67 15 14 01  
e-mail: gyilling@gyilling.no  
www.gyilling.no

# HÅZZE

## Gelébatterier til yrkes- og fritidbåter

Med den nye serien gelébatterier kan vi takke de gamle åpne batteriene for hjelpen. Ingen gassing, ingen etterfylling av vann, god lademottagelighet, lang levetid.  
Egne marinnetikoblinger for elektronikk.  
Leveres i størrelsene 80At, 110At, 160At og 230At alle i 12V.

**Vi er fast leverandør av batterier til Redningsselskapet.**

Detaljer på [www.gyilling.no](http://www.gyilling.no)

Marinebatterier

The Quality & Management system governing the manufacture of this product is ISO 9001:2008 and ISO 14001:2004 certified.

ISO 9001  
ISO 14001

UL Recognized Component NMD8012

CE

EMC



# Verdens vakreste

# OG TØFFESTE

# arbeidsplass

*Lofoten er et stykke Norge man bare må. Rundt dette spektakulære øyriket ruller det mektige spisskammerset som kalles havet. Der ute finnes næring og arbeidsplasser som har gitt velstand og tatt liv uten å be om takk eller tilgivelse. Redningsselskapet er en av de som kjenner sin besøkestid og fester grepet enda hardere.*

TEKST OG FOTO: Frode Pedersen

Foto: Per Brstad, maskinist på RS «Sundt Flyer» Svolvær



**S**e, lukte, føle, kjenne, ligge med, trekke inn, puste ut, kjøre, sykle, ro, padle, fiske, spise. Lofoten er må, og mye.

Sentralt i alt dette vakre urnorske står selvsagt naturen. Fjellene reiser seg som titaner mot et lavtsleikende skydekke på ene siden av fjellet. På den andre siden slynger solen lange lyse fingre ned grønngrønne fjellsider. Her har vikingene sloss om herredømmer, og de kristne har bygget Nord-Europas vakreste trekatedral med plass til over 1000 sjeler. Voldsomt og vakkert; vakkert voldsomt.

**IKKE ALLE ER TURISTER SOM KAN KRYPE I ET RORBU-LE**

Midt i alt dette vakre kommer også værskiiftene rasende som illsinte okser i Pamplona. Ned fjellsidene ruller tåke om kapp med ispiler eller sludd. Ute på havet, eller Vestfjorden om du vil, går sørvesten som en tykje og lager et helvete for dem som har arbeidsplassen der ute. Når nord-



**David og Goliat.** De trenger ikke være store for å klare brasene.

vesten herjer på «yttersida», det vil si ut i Norskehavet, leker de fleste gjemsel med været og holder seg like godt hjemme. Men ikke alle. Noen trassige trosser været. De kom seg kanskje ikke tidsnok i le, eller de hadde bruk stående som det var viktig å få med seg til land.

- Det er næring i nota, sa en gammel fisker til oss. Skjønner ham godt, vi.
- Når andre går inn, ja, så går redningsskøytene ut. Dette uttrykket er brukt

av mange, og få steder passer vel uttrykket bedre enn på arbeidsforholdene som mannskapene om bord på redningsskøytene har i nord-områdene. Lofoten har derfor to skøytestasjoner i området – én i Svolvær og én i Ballstad. Når lofotfisket kommer i gang, styrkes beredskapen med nok en skøyte.

Siden januar 2004 og frem til i dag har skøytestasjonene i Ballstad og Svolvær hatt 4250 oppdrag utenfor Lofoten. Cirka 30 prosent av disse oppdragene er direkte hjelp til fiskeflåten.

Da vi besøkte Lofot-skøytene våre i slutten av oktober, var det forholdsvis rolig. En taubåt med slep hadde fått motorstopp på vei mot havn i Svolvær. Her ordnet RS «Sundt Flyer» opp og brakte både taubåt og lekteren den hadde på slep trygt til kai i Svolvær.

Men bare få dager etterpå var man nær en katastrofe. Da gikk det galt da cruiseskipet «Marco Polo» skulle inn mot Leknes med 1100 passasjerer om bord.

**DETTE HAR JEG IKKE FORTALT TIL NOEN ANDRE, MEN VI AVVERGET VEL OM MULIG EN ENDA KRAFTIGERE GRUNNSTØTING MED VÅR SISTE MANØVER, SIER EN BESKJEDEN SKIPSFØRER**



**Fornøyd mannskap.** Mannskapet på RS «Det Norske Veritas» i Ballstad gjorde en kjempejobb med å redde Cruiseskipet Marco Polo fra havari.

Skipet ble tatt av den sterke vinden bare to hundre meter fra land inne i selve havneområdet og blåste på grunn. Både RS «Det Norske Veritas» fra Ballstad og RS «Sundt Flyer» fra Svolvær dannet første-linjetjenesten i noen desperate forsøk på å få havaristen av skjæret. Lavvann nærmet seg, og dette lot seg ikke gjøre. Skipet satte seg bare mer fast. Utpå ettermiddagen, da floa kom sigende og vinden økte, slapp den 177 meter lange cruisebåten plutselig taket og fløt av grunnen. Skipet hadde ikke motorene i gang, og nå kunne katastrofe nummer to ha skjedd, fordi en ny grunne truet i vindkastene. En snarrådig skipper Glenn Pettersen med mannskap på RS «Det Norske Veritas» observerte det som var i ferd med å skje på kart og radarbilde. De fikk kjørt baugen på redningsskøyta inn mot baugen på den gigantiske cruisebåten, og fikk på den måten snudd skipet opp mot vinden, slik at det ble tid til å starte motorene og komme seg i sig utover fjorden mot dypere vann.

- Dette har jeg ikke fortalt til noen andre, men vi avverget vel om mulig en enda kraftigere grunnstøting med vår siste manøver, sier en beskjeden skipsfører Glenn Pettersen på RS «Det Norske Veritas».

Hvor alvorlig situasjonen ble vurdert i en tidlig fase, blir understreket av det ordføreren i Vestvågøy kommune uttalte til NRK. – Vi forbereder oss på ulike utfall, spesielt med tanke på evakuering av passasjerer og eventuelle oljelekkasjer. I våre kriseplaner er dette et av de verste scenarioene, men vi har planer for slikt, sa ordfører Jonny Finstad til NRK Nordland, like etter at grunnstøtingen ble kjent i kommunen.

- Vi var så ubeskjedne at vi ringte opp ordføreren i etterkant av hendelsen og ba om en uttalelse fra ham som beredskapsansvarlig i turistkommunen Vestvågøy.
- Redningsselskapet er viktig som aktør og verktøy i beredskapsbildet vårt. Vi føler oss trygge så lenge skøyta er i nærheten. Redningsselskapet gjør en fantastisk innsats her i Lofoten og er en ufattelig resurs. Noe mer beskjeden enn



**Alarmen går.** Skipper på RS «Sundt Flyer» Asbjørn Inge Thomassen gjør seg klar til å sette sleper om bord i en leker.



det vil jeg ikke være, sier høyreordfører Jonny Finstad.

**FYRTÅRNET I SVOLVÆR: EN VIKTIG SAMLENDE ROLLE**

For å markere hvor viktig dette fiskerienes kongedømme er, har Redningsselskapet nylig opprettet en helt ny base i Svolvær. Der har de investert i en brygge som inneholder både fellesrom for utlån i første etasje, og en leilighet til mannskapet i etasjen over.

Tidligere ble det leid leilighet for mannskapene lenger opp i byen, men nå ligger man nesten med hodeputa om bord i skøyta, om noe skulle skje. Tidevannet skaper ofte store problemer for skøytene når de må ligge til fast kai.

- I Svolvær er det nå lagt ut egen flyte-brygge med bred og god landgang som eliminerer tidevannsproblematikken.
- En klar forbedring av både beredskapen og arbeidsforholdene våre, sier skipsfører Glenn Pettersen på RS «Sundt Flyer», som har vært en av mange primus motorer bak prosjektet RS-fyrtårn Svolvær.

Han får følge av generalsekretær Rikke Lind, som tror dette kan bli et samlingssted for alle som har felles interesser med Redningsselskapet.

- Vi er stolte av det som nå er etablert i Svolvær. Lofoten regnes som et av de mest aktive områdene for skøytene våre hele året. Hendelsene som det refereres til i denne saken, er jo et godt eksempel på at det er viktig at vi er nettopp her med godt materiell og flinke folk.

– Endelig har vi fått et felles sted som samler alle gode krefter i en viktig del av landet. Vi har også som målsetting at mange av våre egne ansatte skal bruke «fyrtårnet» til å bli bedre kjent med hvordan våre mannskaper jobber og lever. Vi vet også at det jobbes hardt for å etablere et Ung-lag i Svolvær. Da kan brygga vår fungere som samlingssted for nyrekruttering, sier Rikke Lind i Redningsselskapet. ■■

**Mat skal dem ha.** Hans Christian Bach er styrmann om bord på RS «Sundt Flyer» i Svolvær. På fritiden elsker han å lage mat fra alle verdenshjørner.

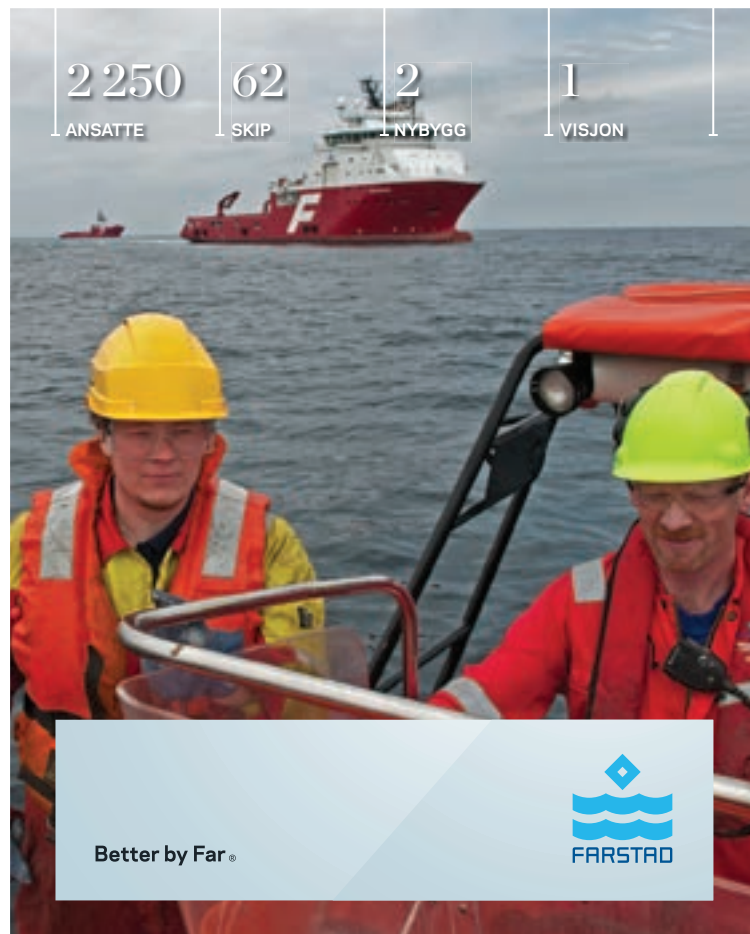


2 250  
ANSATTE


62  
SKIP

2  
NYBYGG

1  
VISJON



Better by Far®


  
FARSTAD



Se video av  
Prop Protector  
i aksjon!




  
INSTALL SOME PEACE OF MIND, FIT A PROP PROTECTOR

Tau i propellen kan medføre ukontrollert avdrift med fare for ditt og andres fartøy og mannskap. **PROP PROTECTOR** er en akseldrevet, skarp propellkniv uten bevegelige deler, konstruert for å kutte tau, sene, plast, tang, siv, garnrester o.l. Enkel montering – gjør det selv! Testvinner! Rimelig investering for øket sikkerhet! Bestill via [rs@vannhandel.no](mailto:rs@vannhandel.no) eller 90 60 96 95

Se video og spesifikasjoner på  
[WWW.VANNHANDEL.NO](http://WWW.VANNHANDEL.NO)



Tobias 20 Kaptein  
Praktisk fiskebåt med gode sjøegenskaper. Båten kan leveres i flere versjoner tilpasset ulike bruk.

Lengde: 620 cm  
Bredde: 230 cm  
Dypg.: 80 cm  
Vekt: 1200 kg  
Motor: 10-38 hk  
Fart: 6-13 knop

Tobias


Tobias Plastindustri AS   5943 Austrheim   tlf. 56169079   fax 56169303   [www.tobias.no](http://www.tobias.no)

HAR DU SØRGET FOR RO I FAMILIEN  
DEN DAGEN DU ER BORTE?



Arvekrangler handler om penger, verdier og sterke følelser. Ofte er arveoppgjøret så komplisert at arvingene ikke klarer å løse det på en fredelig måte. Alle som tilgodeser Redningsselskapet i sitt testament kan benytte seg av gratis juridisk bistand hos vår advokat.

Vær føre var – skriv testament.



Advokat  
Henning Alme Siebke  
Tlf: 917 76 833  
[henning.alme.siebke@rs.no](mailto:henning.alme.siebke@rs.no)


  
Trygghet på sjøen

Markedsrådgiver  
Solfrid Bøe  
Tlf: 928 36 141  
[solfrid.boe@rs.no](mailto:solfrid.boe@rs.no)



Ta gjerne kontakt for informasjon eller gratis rådgivning rundt testamentariske gaver.



# Å SKAPE FRILUFTS- FOLK



**KJETIL ØSTLI**  
HALVT LOFOTVÆRING,  
HALVT HALLINGDØL,  
BOSATT I OSLO



Har de siste 15 årene skrevet for Aftenposten/A-magasinet. Har mottatt Arne Hestenes-prisen, NTBs språkpris og Schibsted Journalism Award. Har skrevet boken Politi & Røver (2009), for denne mottok han Brageprisen. Fisker (ørret, sjø-ørret). Har aldri styrt båt. Men liker å sitte i en. Hvis det ikke er bølger. Sier ja til alle som spør om han vil være med på båttur/seiltur. Gründer nå Norges første friluftsmagasin på nett: Harvest – Mennesket & Naturen. Det handler om menneskets lengsel etter natur og å komme seg ut på eventyr. Nettstedet er gratis.

**T**re småbarn har jeg. Tre barn jeg forsøker å forme, slik barna former plastilin og leire til uformelige figurer. Jeg lærer barna to ting: Vær grei med folk og puss tenna. Det repeterer jeg ofte, sånn at jeg skal kunne vekke dem om natta og spørre: Hva er viktigst? I halvsøvn skal de kunne svare: Være grei og pusse tenna.

Men i skjul forsøker jeg også å forme dem som friluftsmennesker. Som liker meitemark. Som spiser krabber, sløyer fisk, kan se dårlig vær komme, ser forskjellen på traktkantarell og giftig slørsopp, samt følge en rød T og klyve opp et fjell og ro en båt og kaste sluken der fisken vaker. Jeg mener nordmenn bør kunne såpass.

I sommer skjøt min «ekspedisjon» (mine planer for dem) fart. Først tok jeg med fireåringen på telttur. Vi må gå et stykke, sa jeg, for det er det som er telttur. Han nikket og puttet «Mai» (kosekatten) i sekken. Men når vi kommer frem til vannet, sa jeg, har vi en perfekt teltplass, nesten som en seng under himmelen. Vi skal steke ørret og abbor på bål, skrøt jeg. Vi labbet innover skogen. Han bablet i vei, om gigantlaks, Star Wars, monstre og ørner, lykkelig over å være i «villmarka». Han er opptatt av villmarka. Selv skogen bak Sagene i Oslo sentrum er villmarka. Vi gikk, og han glemte at han ble sliten. Da vi omsider kom frem til leirstedet, sto jeg som fryst fast. Det var folk der. Flere folk. Flere telt. Og en bil. En bil?? Jeg skjønte ingenting. Hei, sa jeg spakt. Hei, svarte de. Hvorfor er de her? Sa sønnen min. Hvorfor har de bil? Og hvor skal vi sove? Det var ingen leirsteder igjen. Kan man kjøre hit? Spurte jeg de fremmede. Jada, sa de, det er bomvei på vestenden av vannet.

Jeg så på sønnen min. Han fikk det ikke med seg, heldigvis.

Jeg lette desperat etter teltplass. Vi endte i en helling. Det er bra, sa jeg til

sønnen min, for hvis det regner, ligger vi ikke i noen vanndam. Han gjentok mitt poeng, som om dette var verdt å huske livet ut. Så fisket vi. Det var ingen vak, ingen napp, ikke bett. Hvorfor får vi ikke fisk, pappa? Sa han. Fisken er meget lur, sa jeg, lurere enn Magnus Carlsen. Men er ikke du lurere? Sa han. Jeg visste ikke hva jeg skulle svare, så jeg ga ham en hel Kvikk Lunch og fyrte opp bål. Han sovnet etterpå, i lyset fra bålet, med katten sin. Dagen etter sa han: Det var ikke så viktig med den fisken, pappa, det viktigste er å være i villmarka.

Jeg begynte nesten å gråte. Han trøstet MEG!

Et par uker senere tok jeg datteren min med. Samme opplegg. Samme sted. Men ikke på en lørdag, i frykt for at leirstedet var opptatt. Da vi kom frem, begynte det å regne. Styrtregne. Hun ble klissvåt. Alt ble vått. Gjennomvåt. Vi la oss inn i teltet, forsøkte å bli tørre. Hva gjør man egentlig på tur? Spurte hun. Man...man...man...er på tur, sa jeg. Åja, sa hun, skalv litt, men ble gradvis tørrere. Skal vi fiske snart? Sa hun. Da blir alle klærne våte, sa jeg. Jeg leste Ronja Røverdatter for henne, så sovnet hun, og jeg lurte på hvordan denne ekspedisjonen egentlig gikk.

Så dro vi til Nord-Norge. Her skal vi få stor fisk! Sa jeg. Vi dro rett til et sted jeg vet er bra. Der sto flere tause menn med østeuropeisk utseende. Rundt dem lå flyndre, steinbit, torsk og mye annet. De brukte «bunnmeite» (søkke og agn). Det vekket konkurranseinstinktet mitt. Nå skal jeg gjøre barna fiskeinteresserte OG de skal se hva pappaen deres kan, tenkte jeg, og monterte stenger og Møresild hurtig som Usain Bolt løper. Vi kastet ut. Polakkene fikk fisk. Vi ingenting. Jeg så en makrellstim, og ble zen-rolig innvendig. Makrellen er alle småbarnsforeldres venn, makrellen gjør barn interessert i fisking. Vi kastet ut igjen. Polakkene dro fisk. Vi

fikk ingenting.

En av de eldre fyrene kom bort til slutt. Han så vel prosjektet mitt, følte jeg. «Fiss deep», sa han. «I know», sa jeg. Han ville at vi skulle fiske dypere, men jeg ville ikke at barna skulle sette fast sluken og miste den og bli lei seg. «Fiss deep», gjentok han. Vi pælmet og pælmet, men fikk ingenting. Skuffelsen min smittet barna. De kjedet seg. De begynte å balansere på en høy molo og krangle og dytte hverandre. Jeg kjefte. Ting gikk galt. De kom aldri til å ville bli med på fisketur igjen. Da satset jeg alt på et kort: Nå får dere garantert fisk, sa jeg, la sluken synke til bønn! Det er risikabelt, vi kommer til å ryke noen sluker, men nå går vi for gull! Og barna forsøkte, en siste gang før de kom til å si «Pappa!!!! Dette er så dust!!!! Jeg vil se på ipod!!! Jeg vil til mamma!!»

Sekunder senere sto stanga til datteren min i bue. Og så sto stanga til sønnen min i bue. De ble ville, de hylte, de hoppet og glemte å sveive. Opp med stanga! Hylte jeg. Opp med stanga! De ble røde i kinna. En familie i båt rett utenfor klappet for barna mine. Jeg ble enda rødere, varm av glede, stolthet, engstelse som forsvant. Og vissheten om at jeg her og nå har sikret meg to turkamerater for livet.

Etterpå la vi all fisken i poser. Barna ville bære dem selv, enda så tunge de var. Bestemor kokte fisken og skrøt av barna og lagde fiskekaker.

Så hvordan har mitt prosjekt gått? Sønnen min vil at vi skal lese Børge Ouslands «Ekspedisjonshåndboka» på sengekanten. Etterpå vil han lese Bjørn Ouslands barnebøker om Nansen og Amundsen. Og han vil til Island, sier han, for å få «den største fisken i verden».

Datteren min? Hun griner og sier «JEG HATER DEG» hvis vi skal på gåtur. Hun nekter å gå ut hvis det regner. Men hun dropper Ipod og Harry Potter hvis jeg sier «fisketur».



# Årets maritime julegaver

TEKST: Sofi Lundin

## Gocycle

Endelig har det kommet en elegant, sammenleggbar og råtøff el-sykkel! Sykkelen er perfekt til å ta med seg i båt eller bil. Den er ekstremt lett, kun 15,6 kg med batteri. Rekkevidden under optimale forhold er hele 60 km.

PRIS: 30 000 KRONER  
www.kragstad.no



## Lade mobilen med vann!

Tar mobilbatteriene slutt midt på natta på villmarkstur og du ikke får oppdatert din facebook-status, er livet kanskje surt? Med «PowerTrek» kan du faktisk lade mobilbatteriene med noen spiseskjeer vann. I pakka får du en PowerTrek-puck, som du fyller med vann. Pucken fester du i din PowerTrek og kobler telefonen - eller annet som trenger lading - til enheten via USB. En kjemisk reaksjon produserer elektrisitet og lader raskt. Enheten er så liten at den får plass i sekken eller i en litt rommelig lomme.

PRIS: 1195 KRONER  
www.dustinhom.no



## Finn fisken med mobilen

«FishHunter» kalles verdens første «military grade» bærbare sonar. Den er på størrelse med en tennisball og har sin egen iOS-app. Via appen kan du avlese ekkolodd-dataene på avstand og se dybde og bunnforhold og markører som indikerer forekomsten av fisk. Innebygget temperaturmåler og GPS, slik at stedet kan registreres.

PRIS: 200 \$ (CA 1250 KRONER)  
I tillegg kommer frakt og norske avgifter.  
www.fishhunter.no



## RS vanntett mobiletui

Mobiletuiet fra Aquapac er 100 prosent vanntett og kåret til «best i test». Det sikrer din smarttelefon eller GPS både mot vann og smuss. Etuiet er vanntett ned til fem meter i 30 minutter, og har fem års garanti.

Ordinær pris: 250 kroner  
RS-MEDLEMSPRIS: 200 KRONER  
www.rs.no

## RS Exposure Marine X2 profflykt

Vær sikker – ha en vanntett og kraftig lykt for søk og mann-overbord-situasjoner. Lykta er anbefalt av Kongelig Norsk Seilforening og Redningsselskapet og har en lysstyrke på hele 700 lumen.

Ordinær pris: 1995 kroner  
RS-MEDLEMSPRIS: 1495 KRONER  
www.rs.no



## Elias redningsvest

Dobbel testvinner. Den minste vesten, Regatta Soft Elias Baby, er utviklet i nært samarbeid med foreldre og barn. Gode snuegenskaper og en god og stabil flytestilling i vannet. Str.: 5-15 kg med beverhale og 15-30 og 30-50 kg med skrittropp.

PRIS: 550 KRONER  
www.rs.no



## Thermo presskanne

Fyll med malt kaffe, hell i kokende vann og trykk ned lokket med sil etter cirka fem minutter. Den brygger deilig kaffe, og som ekstra bonus holder den kaffen varm. Kapasitet: 1 liter.

PRIS: 399 KRONER  
www.seatronic.no



## Flytende kikkert

Fujinon WPC-XL er svært populære maritime kikkerter med høy optisk kvalitet. Kikkerthuset er produsert i et kunststoff som gjør den så lett at den flyter i vann, selv uten flyterem. Den vanntette kikkerten er duggfri og nitrogenfylt. Modellen er utstyrt med peilekompass og innebygd LED-nattlys. Leveres med flyterem og linsebeskyttere.

PRIS: 2195 KRONER  
www.seatronic.no



## Totalmedlem i 2014 og 2015 for kun kr 845

Som totalmedlem har du rett til inntil 3 timers fri assistanse fra redningsskøyene på sjøen og i uthavn i Norge og Sverige, og til fri assistanse fra våre samarbeidspartnere mens du ligger i havn i Norge, Sverige og Danmark. Som medlem er du også med på å opprettholde beredskapen langs kysten. Les mer på [rs.no/bli-medlem](http://rs.no/bli-medlem).

## RS Sea Lion Kvalitetsvest fra Hansen Protection

som også leverer vester til våre profesjonelle redningsmenn.

- Lett, oppblåsbar og god bevegelighet.
- Ekstra mykt parti av neoprenstoff i nakken
- Egen lomme med glidelås til mobil, lykt etc.
- Utstyrt med skrittropp og CO2-patron (150N)
- Leveres i sort, hvitt eller grått.

Ord. pris: 1395 kroner  
RS-MEDLEMSPRIS: 1095 KRONER  
www.rs.no





# Smarte dingser under juletreet

## Vanntett iPad-case:

Nå trenger du ikke lenger å være redd for å få vann på din iPad. Dette produktet fra «Lifedge» gjør det mulig å lade og bruke produktet med den vanntette casen på. Håndfestet bak passer både for høyre- og venstrehendte. Finnes til iPad 2, 3 og 4.

PRIS: 999 KRONER  
www.seatronic.no



## Hansker og lue for vinter-seilas

Med hansker og lue fra Musto holder du deg varm gjennom vinteren. Offshore-hansken er laget i kraftig nylon som er sprutsikker og svært slitesterk, med gripestoff innvendig og justerbar håndleddstropp. Finnes i str. S-XL. «Balaklava»-lue er laget av et høykvalitets termisk garn som ikke trekker til seg vann.

HANSKE PRIS: 499 KRONER  
LUE PRIS: 249 KRONER  
www.seatronic.no

## Smart temperaturmåler

Smarttelefoner har ikke innebygd termometer, men med «Thermodo» i AUX-inngangen kan mobilen sjekke temperaturen akkurat der du er. En hyperfølsom sensor leser av temperaturen og leverer resultatet via en app. Kompatibel med iPhone og Android og måler temperaturer mellom minus 20 og pluss 50 °C og tåler temperaturer mellom minus 40 og pluss 125 °C.

PRIS: 299 KRONER  
www.coolstuff.no

## Ny serie vannsport-hansker fra Seasy

Den nye serien fra Seasy er utviklet i neopren med borrelåsfeste rundt håndleddet. Hanskene er gummiert med mønster i håndflaten, som gir et godt grep rundt padleårer eller annet utstyr. De holder bra på varmen, samtidig som de er tynne nok til å gi god føling med utstyret. For både barn og voksne.

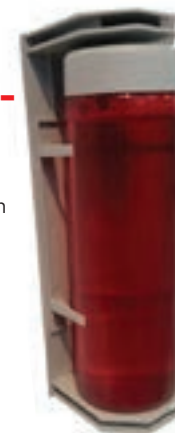
PRIS: 129 KRONER  
www.weecaravan.no



## Bontel brannslukker- granat

Bontels nye slukkergranat er utviklet for å slukke brann i små, lukkede områder. Ved brann for eksempel i nabobåten, skal du kaste granaten inn i brannen. Slukkemiddelet medfører ingen sekundærskader, ettersom gjenværende væske fordampes vekk. Slukkegranaten har en levetid på rundt ti år uten vedlikeholdskostnader.

PRIS: 999 KRONER  
www.seatronic.no



## Genialt kamerafeste

Med denne enkle «clip'en» kan du feste din GoPro eller kompaktkamera til hjelmen, i baugen på båten, på sykkelen eller klærne. Den hjelper deg å fange øyeblikket, hvor du enn befinner deg. «Bracketron Xventure Xlip Cam Mount» har et standard feste som passer til de fleste kompaktkameraer og til GoPro. Denne smarte dingens er også utstyrt med en roterbar kule, som lar deg ta bilder fra alle vinkler.

PRIS: 18 \$ (CA 120 KRONER)  
www.bracketron.com



## Vanntett høyttaler

«Divoom Voombox Travel» er en vanntett, bærbar og trådløs høyttaler med Bluetooth for strømming og mikrofon for å svare på samtaler, og den er liten nok til å passe i lomma. Høyttaleren er produsert i slitesterkt gummi materiale. Den kan henges på sekken eller i beltet med den medfølgende karabinkroken. Høyttaleren gir deg opp til seks timers spilletid på fulle batterier.

PRIS: 249 KRONER  
www.harddisk.no



## Liten livredder

På sjøen vet man aldri når ulykken er ute. Med «Kannad Safelink R10», markedets minste AIS SART festet på redningsvesten, kan en føle seg tryggere. Den svært kompakte nødpeilesenderen sender kontinuerlig nødmelding, og GPS-posisjonen mottas av alle AIS-mottakere innenfor cirka 4 nautiske mil. Nødpeilesenderen har innebygget GPS, SOS-strobelys og LED som blinker når den er aktivert. Produktet er vanntett ned til fem meter og virker til minus 20 grader.

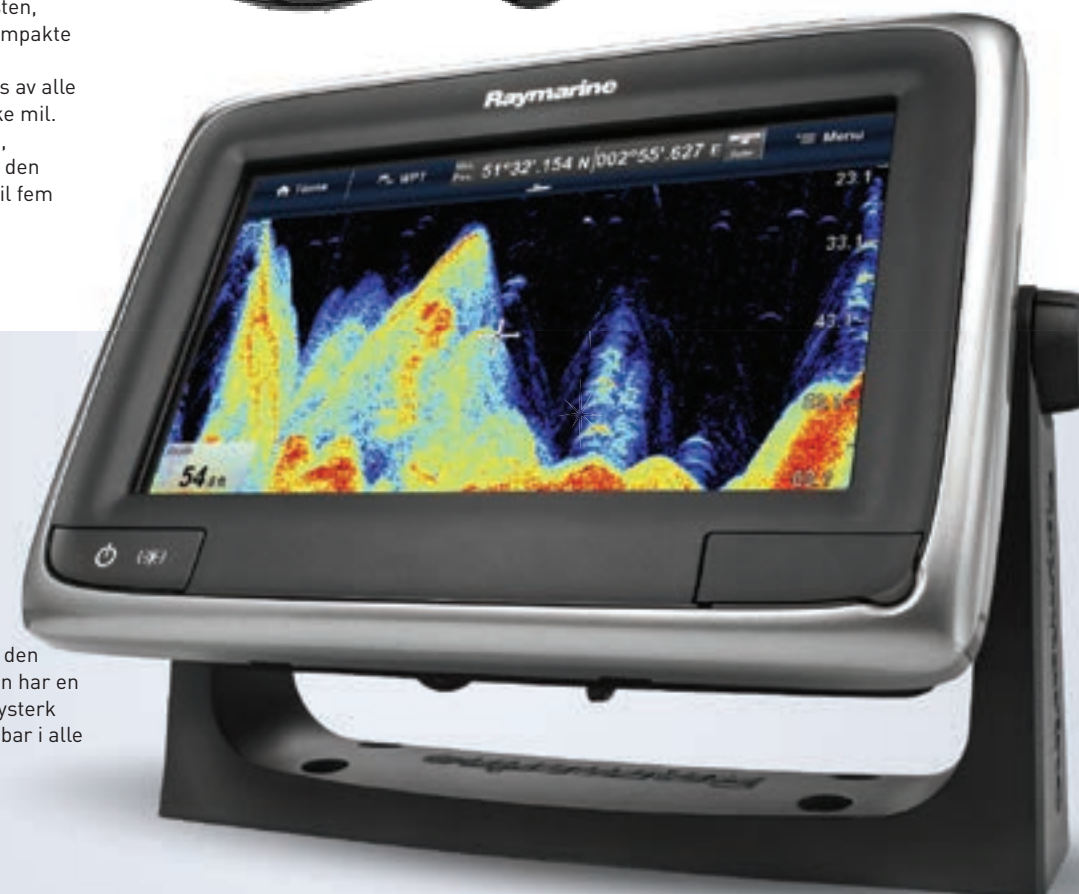
PRIS: 3195 KRONER  
www.seatronic.no



## Raymarine a77 7" Touch MFD

Den nye aSerien fra Raymarine er en touchplotter med kraftfull «dual core» prosessor og lekkert design. Serien er konstruert med Raymarines unike «LightHouse»-teknologi, noe som gjør den svært rask og enkel å betjene. Plotteren har en kraftig grafikkprosessor og en meget lyster skjeerm med LED-teknologi, som er lesbar i alle lysforhold.

PRIS: 8989 KRONER  
www.maritim.no





Julegaven til alle som ønsker  
seg en hvit jul



RS Sea Lion er en kvalitetsvest fra Hansen Protection, som også leverer til våre profesjonelle redningsmenn. Den er lett, oppblåsbar og har god komfort og bevegelighet. Leveres i hvit, sort og grå med klikk eller D-ring. En perfekt julegave til noen du er glad i. Vesten fåes i hvitt, grått og sort. Bestill på [rs.no/vest](http://rs.no/vest) til **KAMPANJEPRIIS 995,-** frem til julaften. (Ordinær pris 1395,-)



**RS(+)**  
Redningsselskapet

LEONBERG



Ørsta Marina Systems AS  
- trygghet skaper trivsel



Norges markedsleder på flytebrygger  
- god kvalitet, trygg prosjektering

Besøk vår nettbutikk:  
[www.orstamarina.com](http://www.orstamarina.com)  
Tlf 70 04 52 50/[marina@orsta.com](mailto:marina@orsta.com)

a SAFEROAD company

Det enkle båtliv!



tilpass din båt på:  
[www.skagerboat.no](http://www.skagerboat.no)

**Skager660**  
Den perfekte fritid- og landstedsbåt!

930 60 777



**Europas bredeste tankprogram for båtindustrien!**  
Tankene er produsert i næringsmiddelgodkjent polyetylenplast. Vi er fleksible med hensyn til plassering av stusser. Dersom du ønsker en løsning med speilvendte tanker (styrbord/babord) og kobling mellom tankene, løser vi dette for deg.

**Plastinvent**



## Tanker til fritidsbåter

### Vann - diesel - septik

**Fordelene med tanker fra Plastinvent er mange:**

- Lett å gjøre ren
- Lett i vekt
- Rimelig frakt
- Rask levering
- Skreddersydd løsning
- Et rimelig alternativ for den som ønsker å montere tanken selv

**Ta kontakt - så kan vi sammen løse dine tankproblemer!**

**Løsninger for fremtiden**  
Plastinvent as  
Olsvollstranda Industriområde  
Radøyvegen 717  
5938 Sæbøvågen

T 56 34 70 80  
F 56 34 71 00  
@ post@plastinvent.no

www.plastinvent.no



**DRIVSTOFF OG Mobil SMØREMIDLER  
LEVERES OVER HELE KYSTEN AV BunkerOil**

Våre avdelinger: **Bergen:** 55 11 95 30 - **Ålesund:** 70 10 47 47 - **Tromsø:** 77 66 41 20  
**Vi støtter Redningsselskapet**  
Finn vårt nærmeste tankanlegg: **bunkeroil.no**

## Før vinteren

PÅ BRYGGEKANTEN  
**leif magnar**



**S**iste tur ute før båtopptak. For et par år siden våknet vi med snø på dekk. Frokosten ble ekstra trivelig; nytrukket kaffe, egg, talglys på bordet. Lunt og godt, med dieselvarmeren summende bak et hyggelig morgenprogram i radioen. Litt julestemning, faktisk, et stykke ut i oktober. Vi drøyde ut frokosten så lenge som mulig. Helt stilt i gjestehavna – vi var kanskje det siste besøket der før vinteren. Det meste av snøen tinte mens vi spiste. Brygga var allerede bar da vi kastet loss. – Ganske vemodig, egentlig, sa min kone, – nå blir det et halvt år til neste båttur.

– Vinteren går fort. Snart kommer ukene mellom påske og sommerferien og den beste tida på sjøen, sa jeg. – Høsten er flott, den også, mente hun, der vi tøffet hjem på en speilblank fjord i en fargeprakt som det ikke finnes maken til noe sted i verden.

**D**et var da, det. Bare idyll. Årets siste tur før båtopptak ble noe ganske annet. Vi har fylt opp med godsaker for å overnatte i yndlingshavna og manøvrerer oss ut av båsen på hjemmebrygga. Baugpropellen vil ikke starte. Et par ekstra trykk på kontrollpanelet, så kommer den i gang. Jeg legger over roret og gir gass. Da jeg tar fingeren fra kontrollpanelet, lystre ikke baugpropellen. Den fortsetter å gå. Jeg trykker igjen og igjen – uten virkning. Baugpropellen går for fullt; jeg har ikke kontroll. Nå skjer alt veldig raskt. Vi har god fart mot båtene på nabobrygga, og det hjelper ikke at jeg styrer kontra. Jeg bakker for livet og unngår så vidt

å kollidere mot en av båtene som ligger der. Baugpropellen fortsetter sin ville ferd, og i neste øyeblikk har vi kurs mot en annen båt som ligger fortøyd. Jeg frikobler, slipper roret og løper forut for å ta imot støtet, mens jeg roper fortvilt til kona at hun skal stoppe motoren og slå av hovedbryteren. Null reaksjon fra baugpropellen; den går stadig for fullt. Med en veldig kraftanstrengelse greier jeg å holde oss fast i båten vi nesten krasjet mot, mens kona kommer med et tau. Noen solide sjømannsknoper senere er vi fast i den andre båten. Faren for kollisjon er over. Baugpropellen dunderer og går.

**J**eg tror først at feilen ligger i kontrollpanelet og kutter ledningen dit. Det funker ikke. Baugpropellen er fortsatt i full gang. Det begynner å lukte svidd, det kommer røyk. Brannvarsleren hyler. Stress, stress. Jeg får tak i noe verktøy og går systematisk til verks for å kutte strømtilførselen. Minuttene går. Snart er lugaren fylt med svart røyk. Jeg enser det knapt, men kona ser faren for røykforgiftning og får åpnet takluka i forpiggen. Det gjør godt. Så løper hun etter hjelp. Installasjonene ligger ikke helt lett tilgjengelig til under sofabenkene forut, under puter og køyeklær. Jeg jobber febrilsk mot en stadig mer illevarslende røykutvikling. Brannvarsler nr. 2 tar løs. Heldigvis har jeg en brannslukker innen rekkevidde, om det trengs. Vralet fra baugpropellen og hylekoret fra brannvarslerne er øredøvende. Hovedbryteren til baugpropellen

hjelper heller ikke. Jeg brenner meg på glovarme muttere. Blodet renner fra knokkene.

**E**ndelig får jeg løs kablene fra polene til baugpropellbatteriet. Da stopper den.

**R**øykutviklingen gir seg snart. Jeg setter meg og puster ut. Kona kommer løpende, hun har funnet en båtkyndig hjelper. De konstaterer at vi er blitt herrer over situasjonen. Et raskt overblikk gir forklaring på røyken. Flere ledninger er blitt overopphetet, isolasjonen har smeltet. Klær som lå over er svidd. Det var nære på, men vi har unngått brann. Kona plastrer i hop småskadene mine. Skjelvingene i kroppen gir seg ikke på en god stund. Om natta sover jeg dårlig.

**N**este dag tar vi båten på land i båthavna for vinterlagring. Vi kontakter forsikringsselskapet og får en beroligende beskjed om at det sannsynligvis er en forsikringssak. Et par svære blåflekker på min høyre underarm viser at det har gått varmt for seg under bataljen, før vi fikk sikret båten mot kollisjoner og annen styggedom. Jeg viser dem fram til kona; litt stolt, må jeg innrømme. Det gjør ikke særlig inntrykk. Hun har mange år i helsevesenet bak seg og har sett verre ting. – Du er iallfall ikke beinskjør, er kommentaren. Det var da noe til trøst.



# NY REDNINGSSKØYTE GJØR VESTFOLD-KYSTEN TRYGGERE

RYKKER ÅRLIG UT PÅ  
CA 250 OPPDRAG OG  
ASSISTERER 5-600  
MENNESKER.



– MODERNE REDNINGSSKØYTER ER VIKTIG FOR SIKKERHETEN TIL SJØS, SIER STYREFORMANN RICHARD ARNESEN I ECKBOS LEGAT, SOM HAR FULLFINANSIERT RS «EIVIND ECKBO». DEN NYE REDNINGSSKØYTA BLE DØPT I TØNSBERG I OKTOBER.

TEKST OG FOTO: Tanja Krangnes

**R**S «Eivind Eckbo» er stasjonert i Tønsberg, med operasjonsområde mellom Horten og Stavern. – Den generøse gaven fra Eckbos legat hjelper oss å styrke beredskapen i et skjærgårdsområde som både er Norges best besøkte i sommerhalvåret, og som rommer nye Færder nasjonalpark med en sårbar fauna, sier president Nicolai Jarlsby i Redningsselskapet.

Den nye redningsskøyta tilhører Bergesen-klassen og har en byggekostnad på nærmere ti millioner kroner. Den har fått navn etter Eivind Eckbo (1873-1966), som grunnla Eckbos Legater på sin 50-årsdag i 1923. Eckbo gjorde suksess som offiser, jurist og forretningsmann, samtidig som han utmerket seg som filantrop og folkeopplyser. Eckbos Legat er en privat stiftelse som yter støtte til en rekke allmenntilgittige formål.

– Redningsselskapet og dets frivillige mannskaper gjør en meget viktig innsats, og det er en glede for Eckbos Legat å kunne bidra til at de har det beste og mest moderne utstyret, sier styreformann Richard Arnesen i Eckbos Legat.

Styremedlem Margaret Eckbo, som er gift med legatstifterens sønn, var gudmor under den høytidelige dåpen på brygga i Tønsberg.

– Må hell og lykke følge deg og ditt mannskap i din ansvarsfulle gjerning langs den norske kyst, lød dåpsordene til den nye redningsskøyta.

## 80 FRIVILLIGE MANNSKAPER

RS «Eivind Eckbo» skal bemannes av Redningsselskapets sjøredningskorps

i Vestfold, som består av rundt 80 operative frivillige fordelt på vaktlag på fire personer. Redningsskøyta i Tønsberg har helårsdrift og rykker årlig ut på rundt 250 oppdrag, og assisterer 500 - 600 mennesker.

– Vi gleder oss veldig til å ta i bruk RS «Eivind Eckbo», som blir et fantastisk arbeidsverktøy i vårt farvann. Den er større, hurtigere og svært velutstyrt, sier båtfører Tor Honningsvåg, som også er leder i sjøredningskorpset i Vestfold.

## HOVEDDIMENSJONER:

- Skroglengde 13,85 meter
- Største bredde 4,2 meter
- Dypgang cirka 0,7 meter
- Framdrift: Vannjet

- Motorisering: 2 x 500 hk Saab

Bygget hos Swede Ship Marine AB. Kompakt og innholdsrik redningsskøyte på 45 fot, spesielt prosjektert for frivillig besetning.

## BYGGEMATERIALE:

Skrog og overbygg er laget i glassfiberarmert sandwich for å begrense båtens vekt og dermed drivstofforbruk, NOx- og CO<sub>2</sub>-utslipp. I tillegg blir båtens hekkbølge så liten som mulig. For å gi båten best mulig evne til å forsere grov sjø, har hun en ballasttank i baugen.

## FART:

Toppfart på opp mot 40 knop. Servicefart i lastet tilstand på 33 knop.

Støysvak bro med fire stoler med demping, og sofabenk med plass til båre.

Et stort, plant arbeidsdekk gir besetningen gode arbeidsforhold. Arbeidsdekket er blant annet utstyrt med kraftig slepekrok akter, tilpasset slepekraften på over 3 tonn. Nett montert på skrogsiden for å kunne plukke opp mennesker fra sjøen under krevende værforhold.

Kraftig fastmontert brannpumpe og flyttbar lensepumpe. ■■



**Fornøyd.** Gudmor Margaret Eckbo og president Nicolai Jarlsby i Redningsselskapet er glade for at vestfoldkysten får ny redningsskøyte.



**Dagens mannskap** på RS «Eivind Eckbo» var f.v. Bjørn Georg Sørensen, Elin Mathiesen og Bjørn Dons.



Vi gratulerer Redningsselskapet med den nye RS 156 «EIVIND ECKBO»



www.swedeship.se



”Restechs linekastere har den største fleksibiliteten og høyeste presisjonen vi kan få, og de er utrolig pålitelige”.  
–Redningsselskapet



Ved hjelp av våre luftdrevne linekastere, kan Redningsselskapets fartøy overføre redningslinjer der båtene ikke kommer til.



www.restech.no

Restech Norway AS | Tlf. 755 42 440 | E-post: restech@restech.no



Vi gratulerer Redningsselskapet med **RS 156 «Eivind Eckbo»** hvor vi har levert fremdriftsmotorer.

Tel: 55 34 88 00  
E-mail: post.sabb@frydenbo.no  
www.frydenbosabb.no

OFFSHORE FILTER SYSTEMS

Vi takker for oppdraget og  
og ønsker RS 156  
"Eivind Eckbo" lykke til!



camfil.com



Repvåg Kraftlag

alltid tilstede på 71° nord...

Postboks 454, 9751 Honningsvåg  
Telefon 78 47 68 00  
Telefaks 78 47 68 30  
E-post: post@repvag-kraftlag.no  
Foretaksreg. 948 755 742 MVA



BODØ HAVN KF  
PORT OF BODØ

bodohavn.no

Vi takker for oppdraget  
og ønsker RS "Eivind Eckbo" lykke til!



www.purteknik.dk



www.kgk.no

Vi har levert  
navigasjonslyst og belysning  
til RS 156 «Eivind Eckbo»



www.marineconstruction.com office@marineconstruction.com

**FarmBase**  
Betongflåter



Marine  
Construction as

Tel : (+47) 5657 0200



## KONTROLL OG VEDLIKEHOLD AV LANTERNER

Lanterne og lanternekasse på RS «Christiania» – gamle, men gode. Dersom du har en lanterne som har sett sine beste dager, anbefaler vi å bytte til en LED-lanterne.

# OM Å SE LYSET

Å FØRE BÅT I MØRKET UTEN LANTERNER BLIR SOM Å KJØRE BIL OM NATTEN UTEN LYS. DU GJØR DET GANSKE ENKELT IKKE. SOM ALT ANNET TEKNISK OM BORD I BÅTEN, KREVER LANTERNENE JEVNLIK VEDLIKEHOLD.

TEKST OG FOTO: Trond J. Hansen

**V**i har selv opplevd å miste lyset på lanternene under en nattlig seilas. Det var ingen hyggelig opplevelse. Selv om vi kan se andre som ferdes på sjøen, kan det bli katastrofalt om andre

ikke kan se oss.

Jevnlig vedlikehold av lanternene vil sikre at de fungerer når de skal. Ekstra viktig er det naturlig nok at lanternene er i orden nå når nettene blir lange og dagene

korte. Om du ikke bruker båten i vinterhalvåret, kan du benytte tiden frem til våren til å ta service på lanternene. Så kan du se lyst på fremtiden.

- En motorbåt over 7 meter og raskere enn 7 knop skal ha sidelanterner, topplanterne og akterlanterne når den føres etter mørkets frembrudd. Båt opp til 12 meter skal ha sidelanterner som lyser 1 nm og topp/akter-lanterne som lyser 2 nm. Båter mellom 12 og 20 meter skal ha lanterner som lyser minst 2 nm. For større båter gjelder andre regler.
- Båter mindre enn 7 meter og som går saktere enn 7 knop kan benytte rundtlysende, hvit lanterne.
- Robåter, kajakk og kanoer skal kunne vise lys, for eksempel med en kraftig lommelykt eller hodelykt.
- Seilbåter skal ha sidelanterner og akterlanterne. Ved motordrift skal den ha lanterneføring som motorbåt, altså topplanterne i tillegg.
- Topplanterne skal ha hvitt lys i en bue på 225 grader som skal plas-

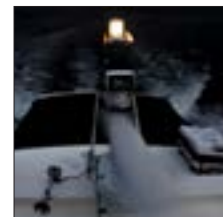
seres i båts senterlinje minst 1 meter over sidelanternene.

- Sidelanterne: En lanterne med grønt lys på båts styrbord side, og en lanterne med rødt lys på babord side. Begge skal lyse i en bue på 112,5 grader og skal monteres slik at de lyser rett forover og ut til siden. Hvis båten er under 20 meter, kan sidelanternene kombineres i én lanterne som da skal monteres i båts senterlinje.
- Akterlanterne skal ha hvitt lys i 135 grader som skal monteres så nær akterenden som mulig.
- Ankerlanterne har rundtlysende hvitt lys, plassert i toppen av båten. Skal lyse minst 2 nm.

### FAKTA



**Ser lyset:** For å ferdes sikkert på sjøen når det er mørkt, er det avgjørende at lanternene er i orden. Som alt annet teknisk om bord i båten, krever lanternene jevnlig vedlikehold.



**Påbudt:** Etter mørkets frembrudd er det faktisk forbudt å føre båt uten lys; uansett hvor stor båten er og hvilke fart den holder. Manglende bruk av lanterner kan føre til bøter og avkorting av eventuelt forsikringsoppgjør.



**Vedlikehold:** Jevnlig vedlikehold av lanternene sikrer at de fungerer når de skal. Tradisjonelle lanterner med glødepære krever noe vedlikehold, mens moderne LED-lanterner er så å si vedlikeholdsfrie.



**Batterilanterne:** Ha en batteridrevet, rundtlysende lanterne liggende tilgjengelig. Da har du muligheter for å vise lys selv om båts lanternesystem skulle svikte. Denne er fra Navisafe og lyser 2 NM.



**Fukt:** Fukt er lanternenes verste fiende. Og naturlig nok utsettes de for både regn og sjøsprut, i tillegg til kondens. Tradisjonelle lanterner kan ofte være vanskelige å holde tett, mens de fleste moderne LED-lanterner er helt forseglet.



**Stell:** Du bør jevnlig utføre stell og vedlikehold på lanternene. Det innebærer blant annet at du åpner dem og går over koblinger og kontakter.



**Verktøy:** Du trenger litt håndverktøy for å ta service på lanternene. Foruten tenger og skrujern bør du ha en avisoleringstang og en god kabelskotang.



**Sjekk kontaktene:** Du bør åpne lanternene jevnlig og sjekke alle kontakter. Løsne kabelskoen og puss kontaktene med fint smergelpapir. Sjekk om kabelskoen er i orden. Bruk syrefri vaselin eller egnet kontaktspray.



**Kontaktspray:** Når du utfører vedlikehold på lanternene, bør du sette kontaktene inn med syrefritt fett eller bruke kontaktspray. Da irrer de mindre. Mangler du spesialsprayene, kan du bruke et universalmiddel, for eksempel CRC 6-66 Maritim eller Q20.



**Demontering:** Plukk lanternen fra hverandre. Da er det lettere å sjekke koblinger og gjøre ren alle kontakter. Bruk fint smergelpapir på kontaktene. Ved bruk av lanterner med glødelamper, bør du alltid ha ekstra pærer liggende.



**Avisolering:** Ofte blir den del av ledningen som sitter nærmest kabelskoen sprø og irret. Det kan være lurt å klippe av en liten bit av ledningen, avisolere den og sette på en ny kabelsko. Bruk en avisoleringstang, slik at kordelene i ledningen ikke skades.



**Kabelsko:** Det kan være lurt å klippe av en liten bit av ledningen, avisolere den og sette på en ny kabelsko. Vi anbefaler å bruke kabelsko med krympeisolasjon. Disse varmes med en varmepistol, eventuelt med en lighter, om man er forsiktig.



**Krympekabelsko:** Vi anbefaler å bruke kabelsko og skjotehylser med krympeisolasjon. Bruk alltid en god kabelskotang når du skal presse kabelsko eller skjotehylse. En slik hører hjemme i båts verktøyskrin.



**Syrefri vaselin:** Ha gjerne en boks med syrefri vaselin tilgjengelig når du skal vedlikeholde lanternene. Brukes både for å hindre oksidering på kontakter og til smøring av pakninger. Du skal ikke bruke vanlig Kløvervaselin.



**Glødepære:** Ved bruk av lanterner med glødelamper, bør du alltid ha ekstra pærer liggende. Slike pærer ryker lett ved rystelser, for eksempel i sjøgang. En LED-pære er forskjellig mer holdbar.



**LED-pærer:** Det er mange fordeler ved å bytte til LED-lanterner, men kostnaden er relativt høy. Et alternativ er å bare bytte pæren til LED. En slik pære har en levetid på opp til 50 tusen timer.



**Lett å bytte:** Du kan enkelt bytte til LED-pære, som har betydelig lenger levetid og er forskjellig mer driftssikker. Det finnes erstatningspærer til alle lanterner.



**Stort utvalg:** Det finnes et stort utvalg LED-pærer for lanterner på markedet. Prisen varierer ganske mye, og det gjør kvaliteten også. Unngå de rimeligste. Til sidelanternene bør du bruke rød eller grønn pære.



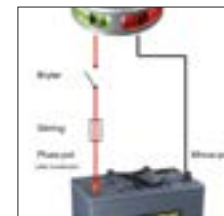
**LED-lanterner:** Dersom du har en lanterne som begynner å bli dårlig, vil vi anbefale å bytte til LED-lanterne. De kommer i mange prisklasser, men det har vist seg at kvaliteten er varierende. Unngå de rimeligste; kjøp et kvalitetsprodukt hos båtutstyrsbutikken.



**Lopolight:** Danske Lopolight er en produsent som har spesialisert seg på lanterner – ene og alene. De har lanterner til alle formål, til alle båttypen. Ikke bare er lanternene designmessig lekke, de er også solid bygget.



**Spenningsstabilisator:** Selv om LED-lanterner tåler varierende spenning, kan de bli skadet eller få redusert levetid ved høy spenning. Ved å montere en spenningsstabilisator før LED-lanternen, vil den få enda lengre levetid. Både Lopolight og svenske Båtsystem/Frilight har slike.



**Egen kurs:** Vi anbefaler at det er en egen kurs med egen sikring til hver lanterne. Uansett skal kursen ikke gå til noe annet enn lanterner. I motorbåt er det vanlig å ha felles bryter til alle lanternene, bortsett fra til ankerlanteren.



**Full kontroll:** Det er også mulig å koble til instrumenter som viser om det er én eller flere av lanternene som er ute av drift. Wema har et slikt instrument, pris cirka 1400 kroner. Kommer i ulik utførelse, hvit eller svart bunn med svart, hvit eller blank ring.



**Til slutt:** Gjør ren pakningene som skal holde lanternen vannnett. Etter rengjøring kan du sette den inn med en tynt lag fett; ikke for mye, for da samles det smuss. Gjør lanterneglasset rent med vanlig vinduspray.



# Ny-gammel båtglede

I år er første sesongen jeg ikke har hatt noen problemer med båten, sa en venn av meg. Vi møttes en kald høstkveld da vi begge skulle dekke til båtene våre.

Så bra da, sa jeg. Litt misunnelig, fordi jeg ikke kunne kvittere med samme problemfrie båtliv. Hva har du gjort, har du hatt en full gjennomgang av båten på forhånd, spurte jeg? Mens jeg i mitt stille sinn tenkte at den gjennomgangen ble nok satt bort til noen fagkyndige. Neida, svaret var enda enklere enn som så. Kompisen hadde byttet ut båten. Da var det ikke rart at han kunne smile. Selv har jeg gått og siklet på ny båt i et par år. Problemet er at jeg aldri får bestemt meg. Jeg trives i begge leire når det gjelder båtlivet mitt. Fantastisk å seile så lenge det går an, som Odd Børretzen så treffende synger. Samtidig er det deilig å frese litt kjapt ut av Oslofjorden, slik at man kan utforske litt nytt terreng. Med bakgrunn i min beslutningsvegring, var entusiasmen litt lunken til å spørre om hva slags båt min venn hadde kjøpt seg. En masse tanker fór igjennom hodet mitt. Hva hadde han måttet selge den «gamle» båten for? Den som var et smykke og ikke eldre enn 4 år. Det i seg selv virket ufornuftig. Hadde han kjøpt enda større båt? Akkurat som ikke hans familie på tre kunne klare seg med 36 fot. Ja – ja, tre-fot-syken rammer de aller fleste.

Derfor fikk jeg justert mitt ansikt inn i de mest nøytrale folder før jeg spurte, på en vennlig måte, hvordan båt er det du har kjøpt da? Jeg så at min venn stod og trippet etter å fortelle det. Jeg stålsatte meg for ikke å uttrykke misunnelse, mens min venn fortalte med stor entusiasme: Jeg har kjøpt meg en 30 år gammel båt.

Jeg sukket lettet ut. Her hadde det åpenbart kortsluttet et sted, og da tenkte jeg ikke på båten. Mannen måtte jo ha tatt avgjørelsen om salg av sitt relativt nye smykke og påfølgende kjøp av gammel båt i et øyeblikk med sinnsforvirrelse. Min

neste tanke var jo at øyeblikket måtte jo ha vart en stund, for det å selge båt, og da nyere dyr båt, tar ganske lang tid.

Min venn måtte nok ha klart å tyde ansiktsuttrykket mitt mot at jeg hadde behov for en oppklaring. Hvorpå han la en fadelig hånd på skulderen min og sa «jeg savnet båtgleden». Jeg så på ham og vurderte fortsatt hans sinnstilstand. Han

med varm dusj og TV, fungerte som det skulle. De skulle bare visst at jeg holdt på i tre uker med å få varmeren i båten til å fungere, sa han. I tillegg ville ikke varmtvannsberederen varme på landstrøm, bare når motoren gikk. Dette oppdaget jeg jo selvsagt rett før vi skulle dra på ferie. Alt ble for omfattende og avansert. Jeg følte at jeg hadde havnet i teknologifellen. Ikke

jeg ta skrittet og definere båtglede? Skulle jeg tørre å se på mitt eget båtliv og måle min egen båtglede i dette? Skummelt, tenkte jeg. Hva om jeg ikke kom frem til at jeg ikke er lykkelig på sjøen?

I våres deltok jeg i Fritidsbåtkonferansen. Et veldig bra initiativ fra Sjøfartsdirektoratet. Der deltok over 80 delegater som har sitt virke innen båtbransjen for fritidsbåt. Det var det mange gode innlegg og diskusjonene gikk under kaffepausene, i tillegg til paneldebatter. Det som slo meg da, og som kom meg i minnet mens jeg stod og tenkte på min samtale med min venn, var at det var ingen som diskuterte båtglede. Vi gikk igjennom temaer som hastighet, lovpålegg,

sertifisering, forsikring og andre muligheter for å regulere båtlivet. Ingen holdt det ene innlegget om båtglede som gjorde at vi andre satt drømmende og lyttet. Det temaet som faktisk er hovedårsaken til at vi er 350 000 nordmenn som dyrker båtlivet som en valgt interesse.

Når jeg forsøker å definere min egen båtglede, så startet den med en sliten brukt jolle. Nå skal ikke jeg predike om mine 40 år med forskjellige båterfaringer. Jeg tror min båtglede er den samme nå som for 40 år siden. Frihetsfølelsen ved å bare være utpå uten mål og mening, sam-

tidig som jaget mot klokka er fraværende, det er min definisjon på båtglede. De gangene jeg får til denne kombinasjonen, har jeg min optimale båtglede.

Dessverre har opplevelsen av optimal båtglede blitt sjeldnere med årene. Det er nok slutt på den tiden hvor båtfolk var utelukkende båtfolk. Vi nordmenn har nok et luksusproblem, ved at vi har råd og mulighet til å fylle ledig tid med forskjellige fritidsinteresser. Dette gjør jo at vi oftere og oftere opplever den såkalte tidsklemma.

I min familie har vi også tidsklemme. Den skal jeg ærlig innrømme er selvpåført. Med hus, hytte, ferieturer til utlandet og sist men ikke minst båt, blir det alltid en prioritering av tidsbruk på de forskjellige områdene av fritidssysler. Dette gjør jo at jeg ofte ødelegger muligheten til den optimale båtglede som jeg har definert for meg. Med andre ord, så er jeg min egen største fiende for å oppnå optimal båtglede.

Dette er ikke en ny oppdagelse, og det er det sikkert ikke for andre heller. Det pinlige er jo at jeg jager rundt og skal rekke alt mulig. Det er alltid noe som skal vedlikeholdes, bestilles, repareres. Dette gjelder selvsagt ikke bare båten, men alt det vi eier i familien.

Jo mer jeg satt og grublet på dette, jo mer fornuftig virket min venn. Hvis min båtglede var den samme i min lille jolle, med all sin enkelhet, og i min siste båt, som har «alt» av utstyr, så er jo min venns erkjennelse ikke langt unna min egen drøm. Kanskje er det så enkelt som en klok seiler tidligere har sagt: «Båtgleden er omvendt proporsjonal med størrelsen på båten»?

Min kloke venn nevnte også noe annet interessant i vår korte samtale. Dette har jeg reflektert over også. Jeg tenker da på bruk av gjestehavner kontra naturhavner. Det har de siste 10 årene blitt bygget ut et stort antall gjestehavner, med full-serviceanlegg. Har etterspørselen etter

gjestehavnplasser økt i takt med at båtene blir mer utstyrt med avansert elektronisk utstyr? Eller er det ønsket om sosialisering og fortetting som har vært utslagsgivende? Jeg har ikke noe entydig svar på dette. Det jeg har bitt meg merke i, er at det i de senere år har blitt langt færre båter som overnatter i uthavner.

Det å overnatte på svai i en uthavn, er en ekstra dimensjon av båtgleden, synes jeg. Ofte ligger man helt alene i bukten man plukker seg ut. Det er fantastisk når ankeret er sluppet, motoren har stilnet, man setter seg i cockpit og lytter. Det er helt stille. Ganske uvant, egentlig. Den opplevelsen burde vært på blå resept. Kanskje behovet for strøm og dermed bruk av gjestehavner gjør at man nå kvier seg for å legge seg til i uthavner? Det er trist hvis man går glipp av denne formen for båtliv, fordi man har gjort seg til «fange» av behovet for strøm.

Jeg skal være forsiktig med å komme med noen konklusjoner eller oppfordringer i denne kommentaren. Jeg har jo bare fått noen små «vekkere», som jeg har reflektert litt over.

Allikevel har jeg lyst til å oppfordre alle båtfolk til å søke sin egen basis av båtglede. Tenk igjennom hva som gjorde at du valgte båtlivet som en fritidssysse. Hvis vi klarer å være ambassadører for den grunnleggende båtgleden og tenker at det enkle ofte er det beste, tror jeg båtgleden vil øke for noen og en hver av oss. Det kan hende at dette også vil bidra til å senke terskelen for dem som snuser på båtlivet.

I skrivende stund har jeg anskaffet meg en 23 fots snekke. Den har de levemerker og skavanker som gjør at jeg senker skuldrene og ikke får panikk når min 3 år gamle sønn søler litt eller lager et hakk i innredningen. Vi skal oppleve den enkle og grunnleggende båtgleden sammen til neste år. Fiske, bade, somle, skravle og tøffe formålsløst rundt, så ofte og så lenge det går an. ■ ■



**Båtglede.** Man trenger ikke flott ny båt for å dyrke båtlivets gleder. Snarere tvert imot, mener artikkelforfatteren.

hadde jo båt? Du skjønner, jeg savnet det å bruke båten og nyte båtlivet, sa han. Nå må du utdype litt mer, ba jeg. Jeg ble rett og slett lei av tidsklemmer, koordinering av servicepersoner, feilmeldinger i display og ekstrautstyr som ikke virket, sa han. Jeg var lei av å måtte forsvare båtlivet ovenfor meg selv hele tiden, fortsatte han. Han fikk idéen i en overfylt gjestehavn i fjor. Som de fleste andre i gjestehavnen, lå han med landstrøm tilkoblet, varmeren på og TV i gang. Familien kunne like gjerne sittet i stuen hjemme. Hele familien tok det for gitt at alt virket og at komforten,

nok med at vedlikehold og service kostet tid og penger, men jeg oppdaget at vi ble «fanget» og tvunget til å bruke gjestehavner med fasiliteter som strøm og trådløst nett. Jeg gjorde rett og slett opprør, sa min venn. Jeg besluttet at jeg skulle dyrke båtgleden min. Den jeg husker fra da jeg begynte med båtliv.

Jeg takket for praten og oppklaringen rundt min venns siste båtkjøp, og klatret opp på min egen båt for å montere opplagsstativet.

Jeg klarte allikevel ikke å slippe de spirende tankene som hadde satt seg. Skulle



# Gøy på vannet



Tecnorib har nå laget en «Nordic edition» av sin modell Pirelli PZero 880 Sport. Dette er en skikkelig grom-RIB designet av anerkjente Ocke Mannerfelt, en mann som har 16 verdensmestertitler innen offshoreracing. Pirelli-navnet kommer fra samarbeidet produsenten har med dekk-giganten, som lager gummien til pongtongene på de barske Tecnorib-båtene. Produsenten sikter seg inn på et bredere publikum her nord ved å gå for innenbords dieselmotorer fra VAG-konsernet under motorluka, fremfor bensinslukende amerikanske alternativer. Forbruket per time er kanskje omtrent likt, men forskjellen i literprisen er fremdeles stor, i favør «avgiftsfri» diesel. Prisen starter på cirka 1,35 millioner kroner med minste motor.

Tekniske data:	
Lengde:	9,02 meter
Bredde:	3,12 meter
Vekt:	1000 kg
Motor:	260 – 500 hk
www.lanimarine.com	

## Privat ubåt

Har du 8,5 millioner kroner til overs, kan du sikre deg din helt egen ubåt til høsten 2015. Da kommer nemlig HP Sport Sub 2, som er siste nytt fra firmaet U-Boat Worx. Ubåten kan dykke til hundre meters dyp. Den spenstige ubåten veier drøyt to tonn og skal være mulig å dra på henger, men det må en kraftig bil til for å trekke dette lasset.



## Ny innstegsmodell fra Nimbus

Den nye Nimbus 305 Coupe blir det svenske verftets innstegsmodell. Modellen har styrhuset plassert litt mot babord, slik at dollbordet på styrbord side blir en «sidewalk» – på godt norsk: en bred passasje som gjør det enkelt å forflytte seg fra for- til akterdekk. Det er også blitt plass til en skyvedør på styrbordsiden. Motormessig utrustes båten med Volvo Penta D2 og D3-maskiner. Toppfarten på 22 knop er ganske så beskjeden i Nimbus-sammenheng.

Tekniske data:	
Lengde:	9,87 meter
Bredde:	3,25 meter
Vekt:	3950 kg
Motor:	110 – 220 hk
www.nimbus.se	



## Lasse liten

Lasse 530F er en ukomplisert 17-fots båt som passer til det meste. Den skal være spesielt godt egnet til enkelt sportsfiske, noe en stor del av norske båtbrukere driver med. Landsstedsbåten skal være enkel og lettstelt, samtidig som prisen skal være overkommelig for mange. Uten motor koster båten 65 000 kroner, og det er mulig å sette på den motorer fra 40 til 70 hk.

Tekniske data:	
Lengde:	5,3 meter
Bredde:	2,15 meter
Vekt:	450 kg
Motor:	40 – 70 hk
www.lasseboats.com	



## Bamse fra Finland

NordStar 32 Patrol er en designsprek båt som vil gå i direkte konkurranse med Targa 32 og Sargo 31. Nyheten, som først blir å se på vårparten i 2015, har to store lugarer og totalt fire køyeplasser. Båten har ellers fått stor salong, eget dusjrom og rommelig pentry. Adkomsten er enkel ved hjelp av skyvedører på begge sider og akter i styrhuset. Under motorromsluken vil det bli en eller to Volvo Penta D4 eller D6-motorer. Båten kan også leveres med Yanmar-motor.

Tekniske data:	
Lengde:	10,8 meter
Bredde:	3,4 meter
Vekt:	6500kg
Motor:	225 – 400 hk
www.norstarbat.no	

# Seks nye fra SeaRay

Tekniske data:	
Lengde:	5,94 meter
Bredde:	2,54 meter
Motor:	115 – 150 hk
www.searay.com	

Amerikanske SeaRay regnes som verdens største båtprodusent. Likevel har de aldri fått det ordentlig til i Norge. Det gjør at verftet for øyeblikket ikke har norsk importør. Men amerikanerne ligger ikke på latsiden. Nå står hele seks nye modeller klar for lansering. Den minste er en 16-foter, mens den største er en kraftig 60-fots miniyacht. Minstemann SeaRay 19SPX (bildet) er nå tilgjengelig med utenbordsmotor. Båten har fått 19 graders V-bunn, noe som burde gjøre den til en bra sjøbåt. Tradisjonelt har amerikanerne vært gode på skrog, men heller dårlige på praktiske løsninger. Om dette også gjelder for den nye SeaRay-en, gjenstår å se. Alle de nye båtene kan du se på SeaRays nettsider.





## For kresne sportsfiskere

42-foteren Boston Whaler 420 Outrage er kanskje en av de tøffeste sportsfiskebåtene som er mulig å oppdrive på markedet. Båten er bygget for å tåle kraftig sjø, med sitt 22-graders V-bunnskrog. Det tøffeste med denne båten er akterspeilet, som fylles opp av kraftige motorer. Standard, og minste motorisering, er fire ganger 300hk Mercury Verado. Dette gir totalt 1200 hk, noe som er nok til å gi båten en heftig toppfart. Ønskes enda mer fart, kan båten utrustes med fire ganger 350 hk. Slike motoriseringer er tradisjonelt sett ikke veldig populære i Norge, men så er også denne båten laget for de spesielt interesserte, som er villig til å legge ganske mange penger på bordet for å ha den tøffeste båten på fjorden. I styrekonsollen er det blitt plass til et sjøvannstolett, slik at man slipper å gå til land, om man skulle ha behov for å avlegge et toalettbesøk.



Tekniske data:	
Lengde:	13 meter
Bredde:	3,96 meter
Vekt:	9072 kilo (tørr båt)
Motor:	1200 – 1675 hk
www.kragstad.no	

# Alu-fisker fra Sverige

Svenske Anytec er kjent for sine sportslige og røffe aluminiumsbåter. Nå har de laget en litt mer sedat båt, primært beregnet på fritidsfiskere. 530 SP Fisher er rigget for sportsfiske med stangholdere lengst akter og på begge sider, samt masse plass til utstyr forut. Hele fordekket er bygd opp av fire stuverom, der alt av fiskeutstyr kan oppbevares. Hvert rom har drenering og luker med gassløftere. Det er også mulig å rigge båten med en kum for levende agnfisk, lengst akter. Pumpa som sirkulerer vann i kummen kan også brukes til en vannslange, noe som er bra å ha når du vasker båten eller rensker fisk. Skroget på Fisher-versjonen er noe bredere enn 530-skroget som båten bygger på. Dermed blir det mer stabilt ved stilleligge. Med største motor på 115 hk skal båten klare 39 knop.



Tekniske data:	
Lengde:	5,74 meter
Bredde:	2,10 meter
Vekt:	680 kilo
Motor:	60 – 115 hk
www.anytec.se	

## Enkel og lettstelt ▶

Finske Suvi lager billige båter bygget på utgåtte Yamarin-modeller. Det betyr at båten nesten er garantert å være god i sjøen. For det er få produsenter som legger like mye i sjøegenskapene som Yamarin. Båtene fra Suvi får en enkel og lite påkostet dekkslayout, som likevel er god nok for de fleste. Her er det få fancy detaljer, men enkle solide løsninger som gjelder. Nå er finnene klare med to nye modeller, kalt 5080 SR og 4230 R. Begge er typiske landstedsbåter, som også egner seg utmerket for fiskeing. Minstemann, Suvi 4230 R, er beregnet for 20-hesters motorer, mens den 78 centimeter lengre Suvi 5080 SR klarer motorer fra 40 til 50 hk. Med største motor skal 5080 SR klare 30 knop som toppfart, mens 4230 R skal plane med tre personer om bord. Norske priser er ikke fastsatt.

Tekniske data:		
Modell:	Suvi 5080 SR	Suvi 4230 R
Lengde:	5,08 meter	4,3 meter
Bredde:	2,08 meter	1,7 meter
Vekt:	360 kg	180 kg
Motor fra – til	50 – 60 hk	15-20 hk
Info: <a href="http://www.termalin.fi">www.termalin.fi</a>		

# Grombåt fra statene

Chris Craft kommer nå med en 34-foters såkalt walkaround-båt. Konseptet kjennetegnes av en midtstilt styrekonsoll med passasjer på begge sider, samt en liten lugar under dekk.

Tekniske data:	
Lengde:	10,3 meter
Bredde:	3,0 meter
Vekt:	4500 kg
Motor:	700 – 900 hk
Info: <a href="http://www.kragstad.no">www.kragstad.no</a>	



Suvi 4230 R



Suvi 5080 SR



## Finsk tøffing

20-foteren Bella 600R er en ny sprek skjærgårdsjeep fra den finske båtprodusenten. Bella er kjent for å lage relativt rimelige, men solide båter tilpasset hyttefolk og andre som bare vil ha seg en liten tur på fjorden. Med 100-hesters motor får båten en prislapp på 270 000 kroner. Det er norske Espen Thorup som har tegnet nyheten, og samtidig ført Bella opp et par divisjoner hva gjelder moderne båtdesign. Nå fremstår båten som en tøff skjærgårdsjeep som skiller seg ut fra mengden. Styrekonsollen er flyttet relativt langt frem

for å få plass til både stoler og akterbenk. Det er også to sitteplasser i forkant av styrekonsollen, samt to sitteplasser i trinnet lengst forut. Båten kan utrustes med motorer fra 100 til 125 hk. Med største alternativ vil toppfarten ligge på 42 knop.

Tekniske data:	
Lengde:	6,05 meter
Bredde:	2,34 meter
Vekt:	900 kg
Motor:	100 – 150 hk
<a href="http://www.bakkenmotor.no">www.bakkenmotor.no</a>	

300-hestere fra Mercury. Alternativet er to ganger 350 hk, fra Yamaha. Uansett blir det ikke noen billigbåt. Tre millioner kroner vil prisene starte på. Men så får man også en båt som skiller seg ut i mengden, med massevis av deilig plass forut for soling og avslapping.



# ERLING HAUG

En sikker forbindelse siden 1936

Skipsutstyr, verneutstyr, brann og redningsutstyr  
Ståltau, fibertau, løfteutstyr

## Hovedkontor:

7486 Trondheim. Tlf: 73 53 97 00. Fax: 73 53 97 01

E-post: [firmapost@haug.no](mailto:firmapost@haug.no)

## Avdelingskontorer:

Kristiansund, Hammerfest, Harstad

Se vår katalog på: [www.haug.no](http://www.haug.no)

GOING NORTH...



...COUNT ON FUGRO

Fugro high performance satellite navigation augmentation services can be delivered beyond normal coverage limits.

Fugro Satellite Positioning AS  
[www.fugro-seastar.com](http://www.fugro-seastar.com)

SEASTAR

## Stilsikkert gjerde i støpejern Rask levering



Webjørn Hammersbøen  
Ruud, 2040 KLØFTA  
Tlf.: 63 98 02 24  
Mobil: 905 39 457  
Fax: 63 98 07 41  
[www.wh-produksjon.no](http://www.wh-produksjon.no)



Vi tilbyr  
god rabatt ved  
telefonhenvendelse



NORSK SjøOFFISERSFORBUND  
Forbundet for MARITIME LEDERE

22 00 55 00

Rosenkrantz gt 15,  
Postboks 2000 Vik, 0125 Oslo  
[oslo@sjooff.no](mailto:oslo@sjooff.no)  
[www.sjooff.no](http://www.sjooff.no)

# JEBSENS

[jebsons.com](http://jebsons.com)



8LV320 / 8LV370  
Sterndrive  
or Inboard

## Ta av med YANMAR 8LV

FULL GASS MED V8 DIESEL KRAFT

Med alle assosiasjoner om høy ytelse fra V8 motorer i behold – kombinert med de solide, pålitelige og varige egenskapene som kjennetegner en Yanmar diesel.

En særdeles god akselerasjon, høy toppfart og lavt forbruk. Stillegående og komfortabel. Overlegent vekt/effekt forhold.

Den nye generasjonen 306 ahk og 353 ahk 8LV diesel. Utviklet med fokus på miljø så vel som effekt. Yanmar flytter grenser nok en gang. Kraftpakke for den beste fritidsbåten.

Yanmar Norge AS - [www.yanmar.no](http://www.yanmar.no)

# YANMAR



Originator of the  
Inflatable Plastic Buoy  
*Buoys and Fenders since 1955*

[www.polyform.no](http://www.polyform.no)

## VANNLEKKASJE- ALARM, BWA-20



EN RIMELIG FORSIKRING  
MOT OVERSVØMMELSE I  
BÅTEN ELLER I KJELLEREN.  
GÅR PÅ 9 VOLTS BATTERI.  
LEVERES MED 5 METER  
KABEL OG FØLER.  
Pris kr: 885 inkl. mva.

## V-55 VOLT METER



ALARM FOR HØY OG LAV  
SPENNING

Pris kr. 990,- inkl. mva.

## GD-55 GASSALARM FOR PROPAN OG BENSIN



LEVERES MED SENSOR OG  
5 METER KABEL.  
Pris kr. 1.190,- inkl. mva.

*nerides as*

[www.nerides.no](http://www.nerides.no), [email@nerides.no](mailto:email@nerides.no)  
Tlf: 22 02 02 05, Mob. 90 95 30 71





# ODFJELL

Conrad Mohrs veg 29  
P.O.Box 6101 Postterminalen  
5892 Bergen  
Tlf. 55 27 00 00  
[www.odfjell.com](http://www.odfjell.com)



## SERVICES

Vi samarbeider med Redningsselskapet



## DNV-GL



# Rolls-Royce

Støtter Redningsselskapet



## Knutsen OAS Shipping

STØTTER REDNINGSSELSESKAPET



## FRIONORDICA

Telefon: 71 20 68 00 Email: [sales@frionordica.com](mailto:sales@frionordica.com)  
[www.frionordica.com](http://www.frionordica.com)

# A\_WILHELMSEN

Cruise  
Eiendom  
Shipping & Offshore  
Detailhandel  
Kapitalforvaltning

A\_WILHELMSEN AS / Postboks 1563 Vikta, 0108 OSLO / Tlf. 22 01 42 00 / [awilhelmsen.no](http://awilhelmsen.no)



## BERGESSENS ALMENNUTTIGE STIFTELSE

Postboks 366 Skøyen - 0213 Oslo  
Telefon: 21 03 05 00

Vi kobler deg til fremtiden...

### SKIPSELEKTRO SKIPSELEKTRONIKK

- Totalleverandør av elektriske installasjoner for fartøy i alle størrelser.
- Dekker alle behov inne maritim elektronikk
- Fiskeleting, navigasjon og kommunikasjon



Tromsøysundv 20B, 9020 Tromsdalen  
Tlf 77 66 46 00 - [imes@imes.no](mailto:imes@imes.no)

[www.imes.no](http://www.imes.no)

## Refleks

### båtovner [www.shelby.no](http://www.shelby.no)



bruker ikke strøm  
kan brenne kontinuerlig  
mange modeller  
muligheter for radiator  
og varmtvannstank

over 30 års erfaring  
eget serviceverksted  
og komplett delelager

### shelby teknikk as

4379 egersund  
tlf. 51 46 18 00, faks: 51 46 18 01  
e-post: [post@shelby.no](mailto:post@shelby.no)

Bygg din egen brygge  
med FLOFIZ-pontonger

300 kg flyte kraft  
per pontong

## [WWW.SELVBYGGERBRYGGE.NO](http://WWW.SELVBYGGERBRYGGE.NO)



## [WWW.VANNHANDEL.NO](http://WWW.VANNHANDEL.NO)

# ROCKWOOL®

BRANNSIKKER ISOLASJON

Telefon: 22 02 40 00  
Telefaks: 22 15 97 85  
[rockwool@rockwool.no](mailto:rockwool@rockwool.no)  
[www.rockwool.no](http://www.rockwool.no)

# METALLCO

BERGEN



## Oppdrettsbåter i stål og aluminium



### Risnes Marine Craft as

[www.risnes.no](http://www.risnes.no) [post@risnes.no](mailto:post@risnes.no) Tel: (+47) 56 57 02 00





## VI STØTTER REDNINGSSKAPETS ARBEID

### BÅTUTSTYR

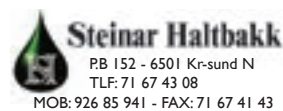


Tlf. 22 72 55 00  
E-post: post@dahl.no  
www.dahl.no



GOD JUL og  
GODT NYTT ÅR!

### DRIVSTOFF



### ELEKTRONIKK



### FERGESELSKAP



### FISKE OG OPPDRETT



5694 Onarheim - Telefon 53 43 01 00  
www.alsaker.no



**Ekerhovd  
Kystfiske ANS**  
STRAUME



### FYLKESNES FISK AS

**HAMMERFEST  
FRYSETERMINAL**  
Havneveien 50, 9610 Rypefjord  
Tlf 78 42 17 80 - Faks 78 42 17 90  
Mobiltelefon 975 73 212  
Vakttelefon 909 49 586

### Husøyværing II AS

### MARON AS

**Midt-Norsk Havbruk AS**  
www.mnh.no

**Molinerгутt AS**  
ÅKREHAMN



Ledende på nyheter og fagstoff om oppdrettsnæringen i Norge og internasjonalt

**Partrederiet  
Onar og Odd  
Emil Sjø ANS**

**SEILAND  
KYSTFISKE AS**  
Seiland

### SKJÆRGÅRDSFISK AS

**STEINFJORDFISK  
og MS SKOLMEN**

Rishaugen 21, 8360 Bøstad  
Telefon 76 08 55 48  
stenang@online.no

**MS Tangstadværing**  
BØSTAD

### Torsvågbruket AS

Ole Henrik Telebond  
Tlf: 77 74 98 78. Faks: 77 74 97 07  
Mobil: 982 11 780

**Trønderbas AS**  
RØRVIK

### Trønderkari AS

**FORBUND,  
FORENINGER**



Forbundet som tar  
seilende på alvor  
www.fffs.no



### HAVNEVESEN



**Sandefjord  
Havnevesen**

### KOMMUNIKASJON



### MOTORER OG UTSTYR



**REPARASJON OG  
VEDLIKEHOLD**



## VI STØTTER REDNINGSSKAPETS ARBEID



TLF: 77 01 88 00



**Selvågen Slipp**

5392 Storebø. Tlf. 906 98 176



**Skarvik AS**  
SVOLVÆR

**SHIPPING, SJØTRANSPORT,  
OFFSHORE**

**BACHKE & CO AS**  
TRONDHEIM  
www.bachke.no



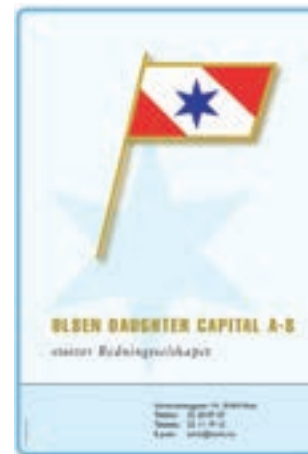
### BIOSTAR

**DEEPOCEAN**  
www.deepoceangroup.com



**INGE  
STEENSLAND AS  
SHIPBROKERS**

Munkedamsveien 45  
P.O.Box 1254 Vika, 0111 OSLO  
Telephone: 23 13 55 00  
E-mail Gas: isgas@steensland.com  
E-mail Chem: ischems@steensland.com  
E-mail Prod: isprod@steensland.com



**Napier AS**

**ROGALAND  
SJØTJENESTER AS**



**SOLSTAD OFFSHORE**

**Ugland  
Construction as**  
STAVANGER



### SIKKERHETSUTSTYR

**HARDING™**

### STRØM



### TJENESTER



### TRANSPORT



**UTDANNING,  
FORSKNING**



**Maritimt  
Opplæringscenter**  
SØR/VEST NORGE

### Sigurd Dahl ANS

Kontakt telefon: 75 05 80 86  
Antall gjesteplasser: 2  
Kart nr: 56/57  
Fortøyning: Flytekai  
Beliggenhet/sted: Nord-Herøyvågen, Herøy kommune  
Posisjon: N66 00.05 E12 18.34  
**Andre opplysninger:**  
Handelsforretning med olje, bensin, propangass, vann, fiskeredskaper, båtutstyr, salg av sjøkart. 2,5 km til kommunesenteret med bank, post, lege.



**Norsk Sjømannsforbund**

www.sjomannsunion.no

Norsk Sjømannsforbund  
Rosenkrantzgt. 15-17  
Postboks 2000 Vika  
0125 Oslo  
Tlf. 22 82 58 00 - Faks. 22 33 66 18



# Din støtte redder liv!



## NØDMELDINGER VHF

# CH16

**Bidragene vi får fra medlemmer, givere og bedrifter gjør at vi kan redde flere liv på sjøen. Vi er avhengig av din støtte.**

### Bli fast giver

Ved å gi et fast månedlig beløp på 150 kr, gjør du en direkte innsats for å sikre at redningsskøytene er i beredskap.  
Se **rs.no/støtt-oss** eller ring 06757.

**Bli Totalmedlem**

Totalmedlemmer får fri assistanse i 3 timer og en rekke andre fordeler for 845 kr i året. Bli medlem på [rs.no/medlem](https://rs.no/medlem) eller ring 06757.

## Bli Elias-medlem

Eliasklubben er Redningsselskapets klubb for barn mellom 3 og 8 år. Her lærer barna sjøvett gjennom lek og læring. Medlemskapet koster 195 kr i året.

Se **[eliasklubben.no](#)**

### Gave på SMS

Støtt oss med et engangsbeløp på 200 kr ved å sende **LIV til 2360**. Du kan også bli SMS-venn og støtte arbeidet vårt med 10 kr pr melding (maks fire SMS i måneden). Send **RS VENN til 2360**.



- RS - Fast bemannede redningsskøyter over 15 meter
- RSRK - Sjøredningskorps, frivillig bemannede redningsskøyter under 15 meter

114 / RSMAGASINET  
04 2014

**DETTE ER REDNINGSSKAPET:**

Redningsselskapet er en frivillig organisasjon med over 100 000 medlemmer og faste givere. Vårt formål er å redde liv, berge verdier, verne miljøet og drive forebyggende arbeid. 47 redningsskøyter dekker norskekysten og de to største innsjøene Mjøsa og Femunden. De siste ti årene har vi reddet 350 liv, berget 1000 fartøy fra forlis og assistert 130 000 mennesker i båt. I tillegg har Redningsselskapet et omfattende opplysningsarbeid for å bedre sjøsikkerheten. Hvert år er over 30 000 barn og unge i kontakt med sjøvettpudskapeene våre.

**Bedrift: Gi en nautisk mil**

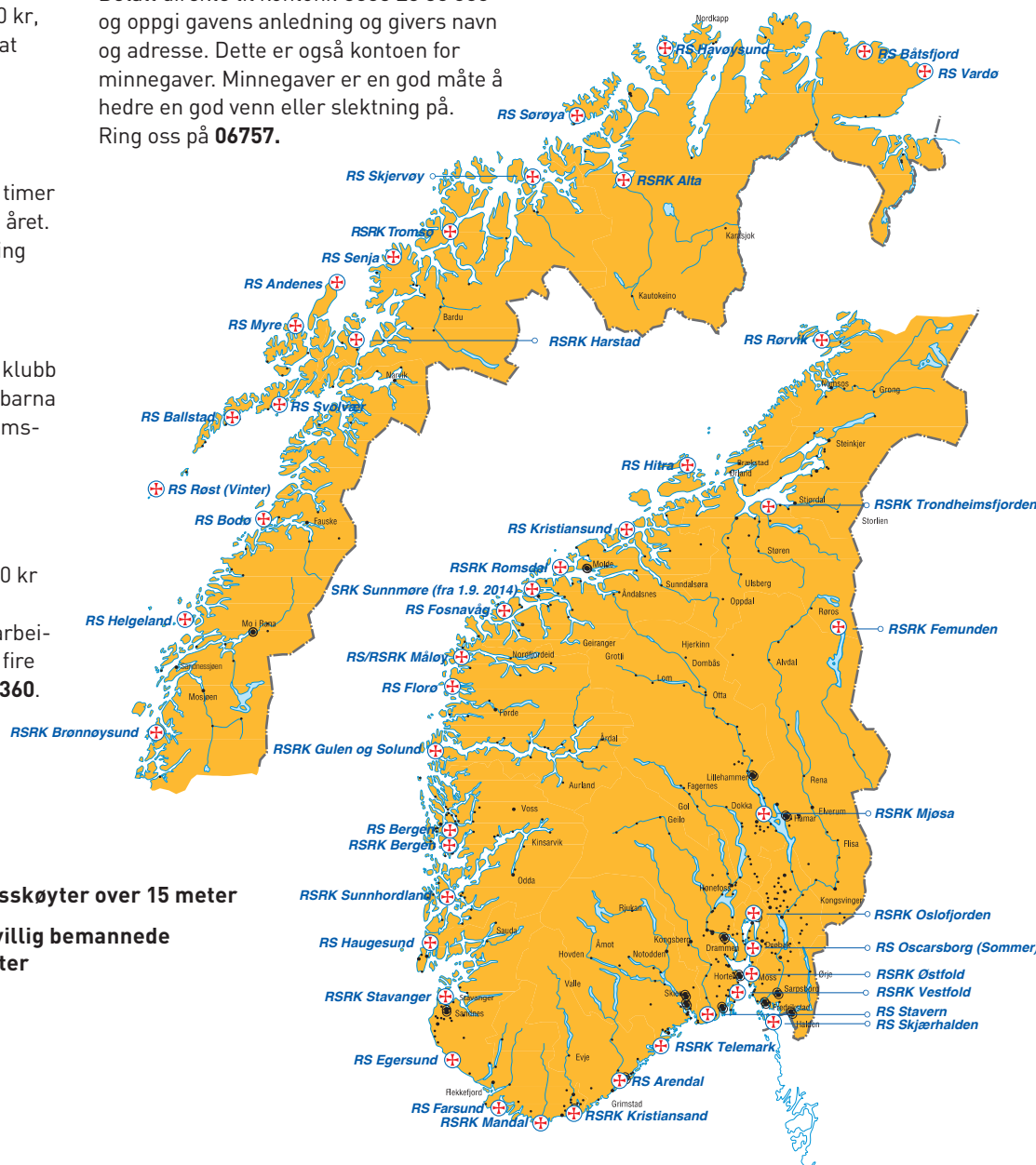
Å drifte en redningsskøyte koster 500 kr pr nautisk mil. Din bedrift kan kjøpe nautiske mil og bidra til å redde liv. Se **nautiskmil.no**.

### Konto for gave

Betalt direkte til kontonr. **5005 26 50 000** og oppgi gavens anledning og givers navn og adresse. Dette er også kontoen for minnegaver. Minnegaver er en god måte å hedre en god venn eller slektning på. Ring oss på **06757**.

### Testamentarisk gave

I snart 125 år har testamentariske gaver vært avgjørende for redningsskøytenes livreddende beredskap langs kysten vår. Kontakt Solfrid Bøe på tlf **928 36 141**.



**Flytebrygger**  
**Bølgedempere**  
**Komplette båthavner**



Vårt mål er at en trygg havn skal gi deg et godt båtliv!



Ímslandsjón smábáthavn levert 2010



## Etne Betong AS

Tel: 53 75 67 12  
Mobi: 948 30 010  
E-post: post@erhvervsskolen.no

[www.etnebetong.no](http://www.etnebetong.no)





**Det finnes mange skjær i sjøen.**

Heldigvis kan du forsikre deg mot noen av dem.

Livet byr av og til på utfordringer og da ønsker vi å være der for deg.

Som medlem av Redningsselskapet får du 15% ekstra rabatt på båtforsikring hos SpareBank 1.

**SpareBank 1**

Bank. Forsikring. Og din frihet.